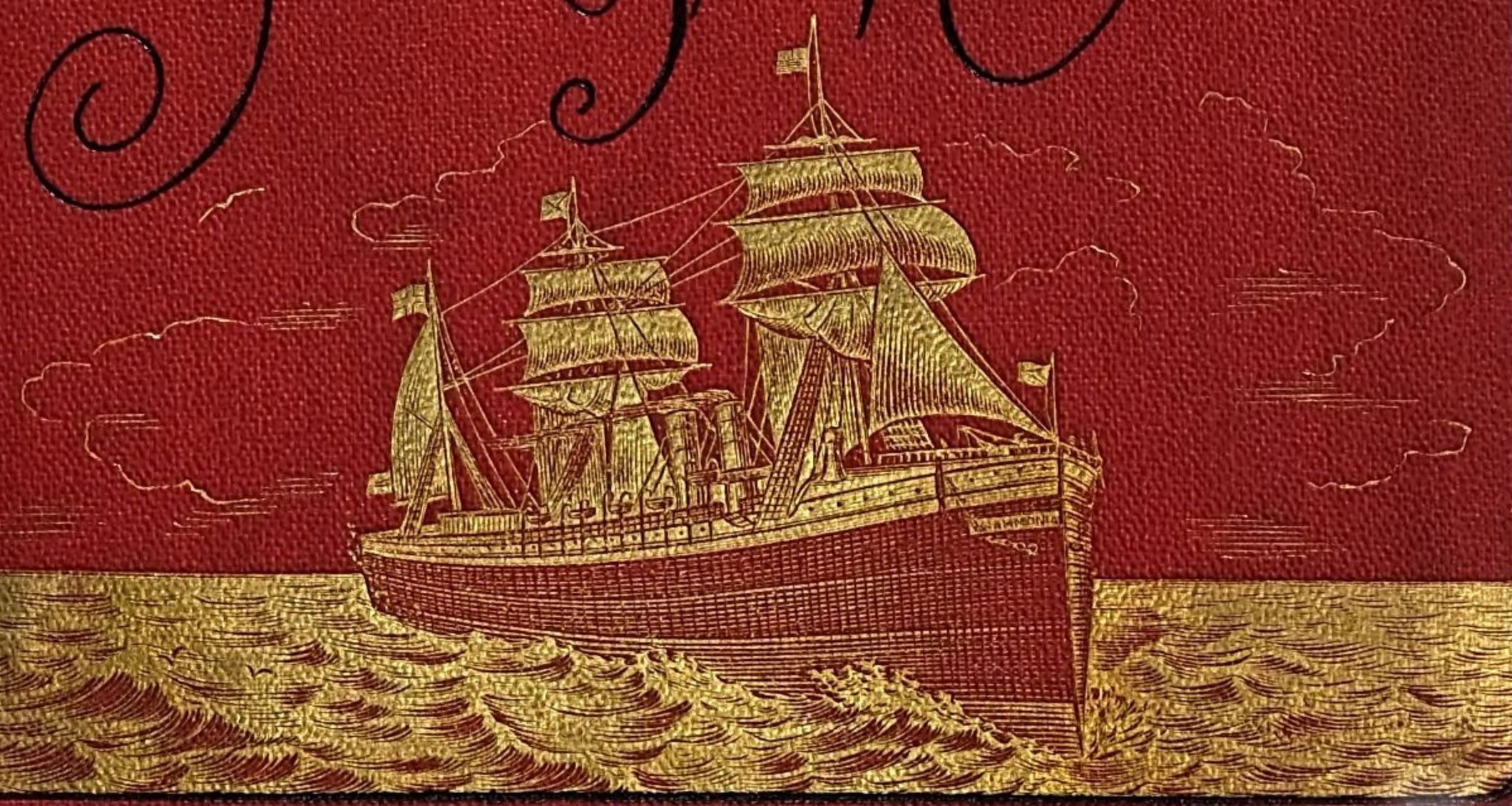
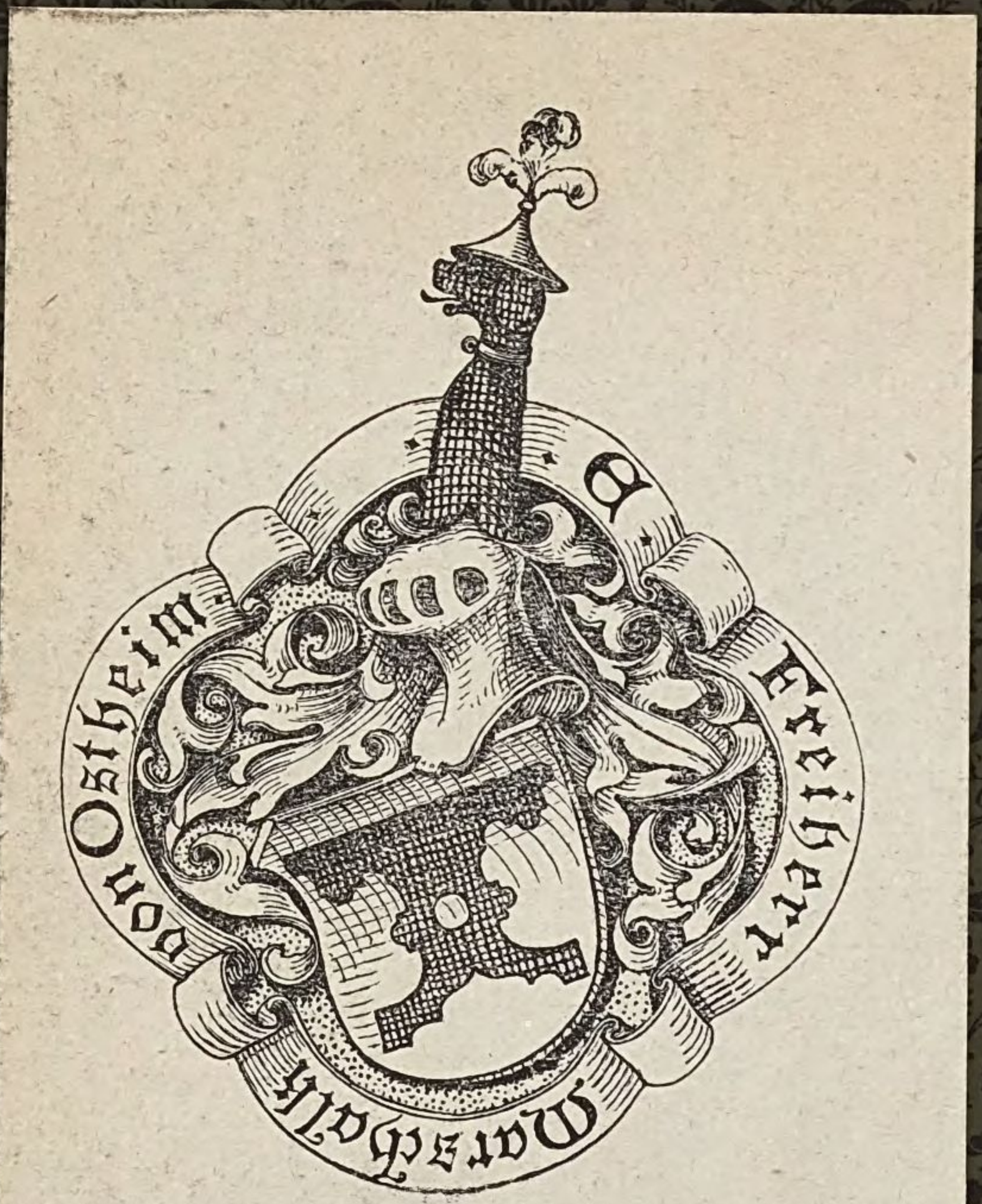
0.

H. Lemler.

Das Reisen in Nordamerika und den Tropenländern





M. v. O.
It.
0. 4.

Am. o. 36.

Das Reisen

nach und in

Nord-Amerika, den Tropenländern und der Wildniß

sowie

die Tour um die Welt.

Ein practisches Handbuch

mit einem Anhang:

Wo bleiben die Vermißten?

Von

Heinrich Semler,

San Franzisko.

Wismar.

Hinstorff'sche Hofbuchhandlung, Verlags-Conto.

1884.

Heinrich Heine

Ein Denkmal

Ich habe nie Deutschland

mit vollem Herzen

ein vaterländisches Gedicht

die Lore um die Loreley

genannt

und der Teufel

Hans-Jürgen von Graudenzburg

in drei Akten

Das Goldene

Inhalt.

	Seite
Allgemeine Rathschläge	1
Die Seereise	22
Die Seekrankheit	55
Specieller Rath für Damen	68
Die Landung	77
Die nordamerikanischen Gasthöfe	83
Die nordamerikanischen Eisenbahnen	93
Die nordamerikanischen Dampfboote	114
Die nordamerikanischen Eilwagen	121
Einige Rundreisepläne	125
Die gesetzlichen Rechte der Reisenden in Nord-Amerika	135
Die Reise nach Tropenländern mit besonderer Berücksichtigung des Weges über Panama nach der Westküste von Nord-Amerika	148
Die Reise um die Welt	188
Die Reise mit Kameelen und Elefanten	213
Die Reise mit Rennthieren, Hunden u. sibirischen Postkutschen	219
Die Reise mit Jinrikischas, Sänften und Palankins	233
Die Reise in die Wildniß	239
Die Zollbehandlung der Passagiergüter in Mexico	330
Die außereuropäischen deutschen Consulate	333
Englische und nordamerikanische Maß- und Gewichtstabelle	336
Vergleichende Maß- und Gewichtstabelle	337
Vergleichende Tabelle der Münzen aller Länder	338

Anhang:

Wo bleiben die Vermißten?	345

Berichtigungen.

Auf Seite 65 wird zweimal als Mittel gegen die Seekrankheit bromsaure Potasche genannt; es sollte heißen: bromsaures Kali.

Auf Seite 133 ist Billings als diejenige Station angegeben, von welcher ein Abstecher nach dem Yellowstone-Park gemacht werden könne. Nach neueren Anordnungen der Verwaltung der Nord-Pacificbahn ist die westlicher gelegene Station Livingston zum Ausgangspunkt einer Zweiglinie nach dem Park bestimmt.

Auf Seite 44 ist erwähnt, daß auf den englischen Dampfern nur zwischen Cajüten- und Zwischendeckspassagieren unterschieden, den ersteren aber, gegen besondere Vergütung, Extra-Accommodation geliefert würde. Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft hat sich jetzt diesem System angeschlossen und will, einer Veröffentlichung zufolge, die Fahrpreise in der Cajüte, je nach Lage der Cabinen, abstufen, wie es auf den englischen Dampfern der Fall ist.

Allgemeine Rathschläge.

Wem Gott will rechte Gunst erweisen, den schickt er in die weite Welt — sagt ein Lied, das in den Herzen aller Deutschen Wiederhall gefunden hat. Gewiß, es ist eine beneidenswerthe Schicksalsgunst, die Welt durchwandern zu dürfen, aber keinen Augenblick sollten wir vergessen, daß wir uns solcher Gunst auch würdig erzeigen müssen. Nicht planlos sollten wir in die Ferne schweifen, nicht um die Langeweile zu tödten und materielle Genüsse zu suchen, damit sich nicht das alte Sprichwort bewahrheitet: es flog ein Gänschen über den Rhein und kam als Giekgak wieder heim; sondern ein Bildungsmittel ersten Ranges soll das Reisen allezeit und unter allen Umständen sein — ein hoher geistiger Genuß außerdem. Diesen Zweck vor Augen muß man vor allen Dingen der Vorstellung entsagen, die, zur Ehre der Deutschen sei es gesagt, weniger bei ihnen, als bei andern Culturvölkern, namentlich den Engländern, Franzosen und Nord-Amerikanern zu finden ist — der Vorstellung, die stets ein Wahrzeichen geistiger Seichtheit ist: daß das eigene Vaterland unübertroffen in Sitten und Gebräuchen, in Handel und Gewerbe, in Tugenden und geistigen Errungenschaften dastehe. Eine solche Vorstellung ist unlöslich mit der Sucht verknüpft, Alles absprechend zu bekritteln und zu bespötteln, was die Fremde bietet, und die Folge ist eine geistige Verknöcherung und ein Verhaßtmachen der eigenen Nationalität im Auslande. Schon aus patriotischen Gründen sollte man ein solches Gebahren

unterlassen, sollte man Nützliches zu erspähen suchen, um es zum Wohle seines Vaterlandes zu verwerthen. Denn darüber sollte kein Zweifel bestehen: es giebt kein Volk auf der Erde, von dem wir nicht etwas lernen können, und wo wir auch viel verdammen müssen, haben wir doch stets etwas zu bewundern. In manchem Fremdlande habe ich gelebt, aber nie bin ich gegangen, ohne ihm für einen Theil seines geistigen und materiellen Lebens volle Achtung zu zollen — nie bin ich gegangen, ohne daß die Verehrung für mein Deutschland stieg, ohne daß die Liebe zu ihm fester wurzelte. Wer mit dem festen Willen hinauszieht, vorurtheilsfrei zu vergleichen und dem Guten überall, wo er es findet, Anerkennung zu zollen, der befürchte nicht, seinem Vaterlande abtrünnig zu werden. Der denkende, wißbegierige Reisende wird sicher ein wahrer Patriot bleiben. Eins nur möge er recht beherzigen: nicht rasch über die Eigenthümlichkeiten eines fremden Volkes zu urtheilen, denn bei flüchtigem Aufenthalt in seinem Lande liegt die Gefahr des falschen Erkennens sehr nahe. Wer, frage ich, hat nicht nach längerem Aufenthalte in einem Fremdlande sich das Geständniß machen müssen, daß er sein erstes Urtheil im Laufe der Zeit wesentlich ändern mußte, daß ihm manche Anerkennung abgenöthigt wurde, die er anfänglich versagte, und er sich mit mancher Erscheinung ausgesöhnt habe, nachdem er sie im Einklang mit dem Gesammtleben des Volkes erkannte? Dem Tadel eines voreiligen, oberflächlichen Urtheils wird sich nicht aussetzen, wer sich vor Augen hält, daß das Leben eines Volkes einer Kette gleicht, aus der man nicht einen Ring herausgreifen und für sich betrachten darf. Nur in seiner Gesammterscheinung und auch nur an der Hand seiner Entwickelungsgeschichte darf man das Leben eines Volkes beurtheilen.

Zur nothwendigen Vorurtheilsfreiheit wie zum Reisegenuß trägt wesentlich ein leichtes Herz bei. Wer sich in jede Lage mit einem philosophischen Lächeln schickt, wer sich dem Unabänderlichen mit Ruhe und Ergebung unterwirft, wer „aus jedem Teige einen Leckerbissen zu backen versteht“ — der ist ein beneidenswerther und zugleich mustergültiger Reisender. Ihm fliegen die Stunden leicht beschwingt dahin, während sie dem Menschenfeinde und Brummbär endlos erscheinen. Jener kommt erfrischt und belehrt von der Reise zurück, dieser ist der Alte geblieben an Geist und Körper. Willensstärke ist, was auch in dieser Hinsicht noth thut. Ziehe hinaus mit dem festen Vorsatz, Alles was dir begegnet, nur in rosigem Lichte zu betrachten und die unausbleiblichen Stöße und Widerwärtigkeiten heitern Muthes zu ertragen. Und vergiß nicht, daß über trübe Stimmung ein fröhliches Lied hinweghilft, — eines jener Lieder, die unverwüstliche Lust am Dasein und unbegrenzten Frohsinn athmen, an welchen das deutsche Volk so reich ist.

So glücklich gestimmt wünsche ich meine Leser, denen ich zunächst die Erklärung schuldig bin, daß ich dieses kleine Buch nicht in der Absicht schrieb, es sollte ihnen ein Bädecker mit Angabe der Gasthöfe oder ein Cursbuch mit den Ankunfts- und Abgangszeiten der Bahnzüge und Dampfer sein. In solchem Falle würde meine Arbeit schon ein Jahr nach ihrer Veröffentlichung werthlos geworden sein, und das war nicht was ich wollte. Dieses Buch sollte von dauerndem Werthe, es sollte jederzeit ein Rathgeber und Wegweiser sein. Deshalb habe ich weggelassen, was sehr vergänglich und wechselnd ist und mich nur an das gehalten, was Bestand haben wird, zum mindesten noch auf Jahre hinaus. Ich kann mir wohl denken, daß der Reisende, der über den

Ocean zieht — und nur für ihn ist dieses Buch bestimmt — von der Frage gequält wird: in welchem Gasthofe sollst du absteigen? Warum finde ich darüber keinen Rath in diesem Buch? Ich aber frage: was würde eine solche Angabe nützen, da sie bei dem raschen Wechsel, der charakteristisch ist für die neue Welt, schon unzuverlässig geworden wäre, wenn dieses Buch in die Hände des Lesers kommt? Die Gasthofsfrage ist eine wichtige, das weiß ich wohl, allein sie ist doch unschwer zu lösen. Rathsam ist es gewiß nicht, sich dem ersten besten Gasthofsagenten, der an Bord oder an die Bahnstation kommt, anzuvertrauen. Das wird man auch nirgends nöthig haben, da sich leicht die nöthigen Erkundigungen vorher einziehen lassen. Nehmen wir an, der Reisende wolle sich einschiffen, um einen Ocean, einerlei welchen, zu kreuzen und er wisse nicht den Namen eines Gasthofes am Bestimmungshafen. Wenn man kein scheuer Menschenfeind ist, wird man jedenfalls auf einer Seereise die nähere Bekanntschaft einiger Mitreisenden machen, die vielleicht Auskunft geben können. Ist das nicht der Fall, oder wünscht man ganz sicher zu gehen, so fragt man den Proviantmeister oder einen der Offiziere, wenn man Cajütenpassagier ist, oder einen Steward, wenn man im Zwischendeck reist; die Nachweise, welche man an diesen Quellen empfängt, werden vollständig genügen. Manchmal hängen in den Cajüten Empfehlungskarten von Gasthöfen, die als Grundlage zur Einholung von Erkundigungen dienen können.

Hat man im Landungshafen ein Absteigequartier gefunden, dann läßt man sich im Comptoir einen Gasthof an dem Platze nennen, welchen man zunächst besuchen will, und dort holt man sich im Comptoir abermals Auskunft für die nächste Station; so fährt man während der ganzen Reise fort.

Ein Cursbuch gehört zur Ausrüstung; in jedem Lande, das Bahnen besitzt, ist ein solches zu haben. Für die Dampferlinien auf allen Meeren der Erde werden in der Neuzeit in Deutschland übersichtliche Cursbücher herausgegeben, es kann also schon bei der Abreise ein solches gekauft werden. Manchmal tritt ein plötzlicher Wechsel ein, den diese Cursbücher nicht rechtzeitig aufnehmen konnten. In einem solchen Falle, und überhaupt wenn Zweifel obwalten oder eine nähere Auskunft wünschenswerth ist, hat man nur nöthig, an die betreffende Dampfergesellschaft zu schreiben, auf deren prompte Antwort sicher gerechnet werden kann. Den Cursbüchern hängen in der Regel Eisenbahnkarten an, wenn sich diese aber als ungenügend erweisen, wird die Beschaffung einer genauen, zuverlässigen Verkehrskarte zur Nothwendigkeit.

Geld ist der erste Gegenstand, an welchen vor der Abreise gedacht werden muß. Wenn es möglich gemacht werden kann, sollte man keine größere Summe Geldes bei sich führen, sondern von einem als fein und solid bekannten Bankhause einen Creditbrief zu beschaffen suchen. Er ist bequem zu transportiren und sein Verlust verursacht nur eine vorübergehende Verlegenheit. Sehr sorgfältig muß er aufbewahrt werden, wenn man aber seinen Verlust bemerkt, dann ist es Pflicht, sofort dem Hause, an das er adressirt war, zu schreiben oder noch besser zu telegraphiren, damit die Auszahlung nicht erfolgt und der Finder oder Dieb keinen Nutzen von dem Documente ziehen kann. Die Form dieser Creditbriefe ist gewöhnlich:

An unseren Correspondenten!

Wir haben die Ehre, in dem Träger dieses Briefes Herrn ***, dessen Unterschrift Sie unten verzeichnet finden

bei Ihnen einzuführen. Wir bitten Sie, seine Ziehungen zum Betrage von *** zu honoriren. Alle Commissionsgebühren sind zu seinen Lasten. Achtungsvoll

X. X.

Diese Zeilen sind in der Regel auf der ersten Seite eines vierblätterigen Briefes gedruckt; die zweite Seite ist leer, auf ihr werden die bezahlten oder honorirten Beträge vermerkt und auf der dritten und vierten Seite ist eine Liste der Bankhäuser in denjenigen Städten zu finden, welche der Reisende wahrscheinlich besuchen wird. Jedes derselben wird einen gewünschten Theilbetrag der in dem Creditbrief genannten Summe auszahlen oder einen entsprechenden Wechsel honoriren. Wenn das ausstellende Haus sich eines Weltrufes rühmen kann, dann wird jedes Bankhaus, auch wenn es nicht in der Liste genannt ist, Zahlungen auf den Creditbrief machen, doch darf man sich außerhalb Europas und Nordamerikas nicht darauf verlassen.

Eine besondere Art Creditbrief wird in Form von Circularwechseln — aber nur von einigen Bankhäusern — ausgegeben. Sie lauten auf verschiedene Beträge und sind von einem Briefe mit der Personalbeschreibung und Unterschrift des Empfängers begleitet. Die Wechsel sind nutzlos ohne den Brief und umgekehrt, und dem Empfänger wird gerathen, den Wechsel an einem anderen Orte aufzubewahren wie den Brief. Der Vortheil dieser Creditgebung ist, daß man in Gasthöfen und bei größeren Einkäufen mit diesen Wechseln bezahlen und sich dieselben nach Bedarf nachsenden lassen kann, denn ein Brief genügt für eine endlose Reihe von Wechseln. Der Nachtheil ist, daß sie mehr Raum wie ein Creditbrief beanspruchen und die gesonderte Aufbewahrung lästig ist.

Einfache Wechsel, gezogen auf einen der Hauptplätze des Landes, welches man besuchen will, genügen, wenn keine Creditbriefe zu haben sind. Doch wolle man beachten, daß in einigen Ländern die Bank- und Handelshäuser in der Feststellung der Persönlichkeit sehr peinlich verfahren, und wohl nirgends mehr wie in Nord-Amerika. Abgesehen von anderen Gründen spricht diese Thatsache schon allein gewichtig genug für die Nothwendigkeit eines Passes, mit welchem sich der Reisende versehen sollte. An die Bankhäuser, an welche der Creditbrief adressirt ist, kann der Reisende auch seine Briefe senden lassen.

Seit der Vertrag, welcher die internationalen Postanweisungen ins Leben rief, zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten abgeschlossen wurde, ist ein sehr zuverlässiges, empfehlenswerthes Mittel gegeben zur Uebermittelung von kleineren Summen. Jede Anweisung kann allerdings die Höhe von 200 Mark nicht überschreiten, da man aber Tag für Tag eine solche Anweisung ausfertigen darf, so kann man in einer Woche das ganze hübsche Sümmchen von 1200 Mark befördern. Auf Grund eigener Erfahrung empfehle ich diese Postanweisungen auf's Wärmste für alle Reisenden in Nord-Amerika, welche einen bestimmten Plan entworfen haben und sagen können, zu welcher Zeit sie an dem oder jenem Platze sind. Diese Postanweisungen müssen den Vermerk „postlagernd" tragen. Wenn sie der Reisende in Empfang nehmen will, muß er sich auf irgend eine Art ausweisen. Stellt ihn ein bekannter Einwohner vor, so genügt das, am sichersten aber geht man, wenn man einen Paß vorlegt. In keinem Falle bleiben die Fragen: wer hat das Geld abgesandt? wo wohnt er? welchen Betrag erwarten Sie? erspart. Diese Vorsicht darf man in

Anbetracht amerikanischer Zustände nicht verübeln und sollte sich deshalb den Postbeamten so entgegenkommend wie möglich bezeigen.

Die Fälle sind nicht selten, daß man einen Creditbrief, Wechsel oder eine Postanweisung nicht beschaffen kann und man deshalb gezwungen ist, das ganze Reisegeld baar mitzunehmen. Auswanderer namentlich kommen häufig in diese Lage und solche Reisende, die mit den Wechsel- und Creditverhältnissen nicht Bescheid wissen, Mißtrauen hegen gegen alle papierenen Verschreibungen, oder auch eine unüberwindliche Scheu besitzen, persönlich ein großes Bankhaus zu besuchen um die nöthige Unterhandlung zu führen. Aber auch der weltgewandte Reisende kann in die Lage kommen, einen größeren Betrag bei sich führen zu müssen, wenn er ein wenig cultivirtes oder gar wildes Land betritt.

Des bequemen Transportes wegen liegt die Versuchung nahe, solche Baarschaften in Papiergeld umzuwechseln, und gar nicht selten ist es beispielsweise, daß deutsche Auswanderer in Nord-Amerika ankommen mit einem Päckchen Noten auf eine deutsche Bank, die man jenseits des großen Wassers nicht kennt und natürlich nicht wechseln will. Keinenfalls nehme man Papiergeld mit nach fremden Ländern, selbst die Noten der Bank von England, welche sich noch am ersten dazu eigneten, lasse man zurück. Es ist schon mißlich in Europa, das Papiergeld eines Staates in einem andern anzubringen, in überseeischen Ländern wird es oft zur Unmöglichkeit. Nicht die geringste Schwierigkeit bei der Verausgabung bildet die Furcht der Bankiers, das Papiergeld könne nachgemacht sein.

Silbergeld ist viel leichter an Mann zu bringen, schon um deswillen, weil es inneren Werth besitzt, also auf jedem

Punkte der Erde durch Einschmelzen verwerthet werden kann, wenn eine Umwechselung unmöglich ist. Allein Silbergeld nimmt so viel Raum ein und ist so schwer, daß sein Transport sehr lästig ist. Dieser Nachtheil ist so gewichtig, daß seine Mitnahme selbst dahin nicht zu empfehlen, wo es das populärste Tauschmittel ist, wie beispielsweise in Ost-asien. Mexikanische Silberdollars werden dort am liebsten genommen, und selten verläßt ein westwärts segelnder Dampfer San Franzisco, ohne eine Anzahl Fässer, gefüllt mit diesen Dollars, für Japan und China mitzunehmen. Der persönliche Transport dieser Münzen ist aber außerordentlich lästig, denn sie sind plump und schwerfällig, obgleich sie aus sehr reinem Silber bestehen.

Goldmünzen sind die Weltmünzen, nur sie allein eignen sich zur Mitnahme, da große Beträge verhältnißmäßig leicht transportabel sind und ihr Umtausch überall möglich ist. Wer sich in Deutschland reisefertig macht, möge sich solche Goldmünzen einwechseln, welche in seinem Bestimmungslande ohne Schwierigkeit verausgabt werden können. Geht er nach Nord-Amerika, dann kann er deutsches, französisches und englisches Gold brauchen; ist eine französische Colonie sein Reiseziel, dann wird er sich französische Goldmünzen besorgen müssen; in allen anderen Fällen thun ihm englische Sovereigns die besten Dienste. Das ist, der Machtstellung Englands entsprechend, diejenige Münze, welche die verbreitetste Anerkennung findet.

Wie aber transportiren? Häufig wird die Baarschaft in den Koffer oder in die Handtasche gepackt, die beide nur ungenügend überwacht werden können. Daher denn auch der viele Jammer über gestohlenes oder verlorenes Geld, den man auf einer weiten Reise zu hören bekommt. Gestohlen!

verloren! niemand ersetzt es. In Europa und Nord-Amerika setzt man wohl die Polizei in Bewegung, aber es giebt Länder, wo die Polizei und die Justiz um den ersten Rang der Nichtsnutzigkeit streiten. Wenn man in einem solchen Lande seine Baarschaft verliert und keine Freunde und Bekannte hat, dann kommt man bei der weiten Entfernung von der Heimath in eine trostlose Lage. Uebrigens will ich es hier offen gestehen, daß die Verpackung des gesammten Reisegeldes in einen Koffer mir stets als sträflicher Leichtsinn erschienen ist. Ich bin auf meinen vielen Reisen von der Ansicht ausgegangen: mag meinetwegen etwas von den Effecten verloren gehen, der Ersatz ist ja leicht zu beschaffen, so lange Geld vorhanden ist. Aber das Geld, das Geld — das muß gewahrt werden wie ein Augapfel. Ich habe in Ländern gereist, wo ich nothwendigerweise mein ganzes Reisegeld mit mir führen mußte, und ich habe nie einen Pfennig verloren, auch ist mir der Transport nie lästig geworden. Ich benutzte nämlich eine handbreite Leibgurte von Sämischleder, in welcher ich meine Goldmünzen in der Weise aufbewahrte, daß ich sie auf dünne Pappdeckelstücke unter Kreuzschnitte klemmte, wie man das bei Geldversendungen mit der Post häufig zu thun pflegt. Diese Pappdeckelstücke waren gerade breit genug, um in die Gurte geschoben werden zu können. Dadurch wurden die Münzen verhindert, sich nach unten, links oder rechts zusammenzuknäulen, was den Transport sehr erschwert hätte. Diese Gurte trug ich bei Tag und Nacht auf dem Leibe über dem Hemd, ohne daß sie mir jemals lästig gefallen wäre. Nur durch eine gewaltsame Beraubung hätte ich meine Baarschaft verlieren können; um sie unwahrscheinlich zu machen, benutzte ich die Vorsicht, die Gurte nur zu öffnen, wenn ich sicher nicht beobachtet wurde.

Der Genuß an einer Reise kann durch die Beunruhigung um das schlecht verwahrte Geld vergiftet und vergällt werden. Man folge meinem Beispiel und die Qual wird wegfallen. Nur betone ich scharf, daß die Goldmünzen gleichmäßig auf Pappdeckel vertheilt sein müssen, damit sich die Gurte flach gegen den Leib legt. Stets sei man darauf bedacht, einen genügenden Vorrath von Kleingeld in der Tasche zu führen, um alle kleineren Ausgaben, selbst die unbedeutendsten, glatt erledigen zu können. Die große Horde der Droschkenkutscher, Packträger, Führer, Kellner u. s. w. ist bekanntlich niemals im Besitz von kleiner Münze, und wenn man ihr nicht den genauen Lohn für ihre Dienste geben kann, findet man sich jedesmal geprellt. Wer einem Droschkenkutscher in New-York ein Fünfdollarstück mit dem Ersuchen giebt, er möge die ihm gebührenden 2 Dollars abziehen, darf sicher sein, daß er vorgiebt, nur 1 oder $1^1/_2$ Dollar in der Tasche zu haben. Aehnliches begegnet uns überall auf der Erde. Häufig bezahlt der Reisende eine Mark, wo er nur zu 50 Pfennigen verpflichtet war, weil er nicht 50 Pfennige in Münze besaß Solche Ueberschüsse, für's ganze Jahr berechnet, mögen zu einem ganz stattlichen Sümmchen auflaufen.

Darauf sei auch aufmerksam gemacht, daß die Geldbörsen von Herren wie von Damen in solchen Taschen getragen werden müssen, die den Taschendieben am unzugänglichsten sind. Eine Börse unbemerkt aus der Hosentasche zu ziehen, betrachtet der Taschendieb als ein Kinderspiel, und eine Entwendung aus der Tasche eines faltigen Frauenkleides ist ihm so leicht ausführbar, daß er sie den Anfängern in seiner Kunst überläßt. Auf einem New-Yorker Flußdampfer, mit dem ich reiste, wurden ungefähr 50 Börsen an einem Tage aus Hosen- und Frauentaschen entwendet,

ohne daß ein Bestohlener es während der That bemerkt hätte. Ein wie schlechter Behälter die Hosentasche für die Börse ist, habe ich einigemal in Eisenbahnwagen zu beobachten Gelegenheit gehabt. Herren, welche die Beine über einander schlugen und sich weit zurücklehnten, fiel die Börse aus der Tasche auf den Sitz, ohne daß sie es gewahr wurden.

In einer Brusttasche sollte die Börse verborgen werden. Herren, welche offene Umschlagswesten tragen, mögen auf der inneren linken Seite eine Tasche anbringen, in welche sie mit der rechten Hand greifen können, ohne daß sie einen Knopf zu öffnen brauchen. Wenn ihnen diese Vorrichtung nicht gefällt, mögen sie sich auf der äußeren Seite der Weste da wo gewöhnlich die Uhrtasche ist, eine Tasche für die Börse machen lassen. Damen sollten sich ebenfalls eine Brusttasche mit einer Klappe zum Zuknöpfen machen lassen. Die Befolgung meines Vorschlages führt allerdings eine kleine, aber nur eine ganz kleine Unbequemlichkeit mit sich, aber auf eine solche darf es in Anbetracht der Gefahr eines wenn auch nicht immer empfindlichen, doch stets ärgerlichen Verlustes, nicht ankommen. Sehr tadelnswerth ist, die Geldbörse in Ueberzieher oder Tunicas zu stecken — Kleidungsstücke, die häufig abgelegt und aus den Augen gelassen werden. Es wird in dieser Hinsicht oft mit einem unbegreiflichen Leichtsinn gehandelt.

Wenn man die große Schaar der Reisenden beobachtet, muß man erstaunen, wie verschwindend die Minderheit ist, welche in Bezug auf ihr Gepäck practisch verfahren. Die Meisten bebürden sich mit einer Menge Dinge, die „vielleicht gelegentlich gebraucht werden könnten". Sie bedenken nicht, daß die Sorge um ihr zahlreiches Gepäck ihnen den Reisegenuß verbittert, sie berechnen nicht, daß durch dasselbe ihre

Reisekosten bedeutend anschwellen. Wenn sie die vielen Ueberfrachten, Packträgerlöhne u. s. w. berechnen, werden sie finden, daß sie billiger wegkommen, wenn sie auf der Reise allenfalls nothwendig werdende Einkäufe besorgen. Mögen auch einige Artikel im Fremdlande etwas theurer sein wie in Deutschland, so ist der Unterschied doch nicht so bedeutend, daß er die erwähnten Spesen wie die Sorgenlast aufwöge. Nur wer es versteht, sein Gepäck auf ein Mindestmaß einzuschränken, darf ungetrübten Genuß von einer Reise erwarten. Ich lade zum Nachdenken und Versuchen ein, weil ich überzeugt bin, man wird erstaunen, mit wie wenig Reisegepäck man auskommt. Nur das nöthige Geld nicht vergessen! alles Uebrige läßt sich bei Bedarf beschaffen.

Von dem bekannten Erbauer des Suezkanals, de Lesseps, wird erzählt, daß er auf seinen weitesten Reisen — und er hat sie bis nach Central-Amerika ausgedehnt — nie mehr wie zwei Hemden, zwei Paar Strümpfe, 2 Taschentücher, 1 Unterhose und ein Unterhemd, nebst den Toilettesachen in seinen Handkoffer packt. Das ist seine ganze Ausrüstung. Wird ein Kleidungsstück unbrauchbar, wirft er es weg und kauft sich ein neues. Die Wäsche kann überall so prompt besorgt werden, daß er mit dem angegebenen Vorrath auskommt. Ist das in einem Ausnahmsfalle nicht möglich, dann kauft er sich billige reine Wäsche und wirft, was schmutzig geworden ist, fort. Er zieht vor, eine solche Ausgabe zu machen, anstatt sich mit Gepäck zu belasten.

Ich selbst habe mit nicht mehr Gepäck, als ich in einen Nachtsack bringen konnte, die halbe Welt umreist, und ich wüßte nicht, was mir dadurch an Comfort abgegangen wäre. Für diejenigen, welche Nord-Amerika bereisen wollen, will ich bemerken, daß man daselbst Strümpfe und Taschentücher

für denselben Preis kaufen kann, als der Wäscherlohn für diese Artikel beträgt. Daher werden sie nicht allein von Reisenden, sondern auch von Festwohnern häufig getragen und wenn beschmutzt, fortgeworfen. Die Wäscherlöhne sind in Nord-Amerika nicht überall gleich, in der Regel werden aber 20 Pf. für ein kleines und 40 Pf. für ein großes Stück berechnet. Trotz dieser hohen Preise wird schonungslos mit der Wäsche umgegangen. Es ist daher reine Verschwendung, wenn ein Reisender sich mit theuren, feinen Hemden, Taschentüchern u. s. w. ausrüstet. Er verliert nicht an Ansehen und niemand tadelt ihn, wenn er gewöhnliche, billige Wäsche gebraucht. Jedermann weiß ja, daß er reist und als practischer, vernünftiger Mann nicht anders handeln kann. Diese Bemerkung gilt nicht allein für Nord-Amerika, sondern für alle Länder, wohin sich der Reisende begeben will.

Eine allgemeine Regel für die Kleiderausrüstung läßt sich nicht geben, sondern jeder muß für sich selber beurtheilen. Nur das sei bemerkt, daß in allen überseeischen Ländern von ihm verlangt wird, er solle im Gesellschaftsanzuge erscheinen, wenn er von einer Familie zu Tisch gebeten wird. Wer das nicht zu erwarten hat, oder wer intime Freunde besucht, gegen welche er besondere Rücksicht nicht zu nehmen braucht, kommt mit seinem Reiseanzug aus, der am besten von staubgrauer Farbe und von einem Stoffe ist, der sich mehr durch Dauerhaftigkeit, als durch Feinheit auszeichnet. In Bezug auf das Unterzeug muß man berücksichtigen, wo man reisen will. In civilisirten Ländern kann man es in 24 Stunden gewaschen bekommen, für halbcivilisirte Länder muß man sich so vorsehen, daß man eine Woche auf die Zurückgabe seiner Wäsche warten kann. Will man eine Seereise

antreten, so muß man sich mit dem Bedarf bis zur Landung ausrüsten. Wo man auch reist, zur Regel sollte man es sich machen, jede sich darbietende Gelegenheit zur Reinigung der Wäsche zu benutzen, wenn auch kaum zwei Tage verstrichen sind, seit man eine Waschfrau in Nahrung setzte.

Ein gewöhnlicher Koffer dürfte selbst für eine längere Reise genügen; dazu noch eine Handtasche mit den Toilettesachen und anderen kleinen Artikeln zum persönlichen Comfort. In Amerika findet man in vielen Gasthöfen Kämme, Bürsten und Seife bei den Waschständen, doch ist es nicht rathsam, sich darauf zu verlassen, ganz abgesehen davon, daß sich nicht jedermann mit dem öffentlichen Gebrauch dieser Gegenstände befreunden kann. Sie beanspruchen so wenig Raum und sind so leicht zu transportiren, daß sie in der Tasche eines jeden Reisenden zu finden sein sollten.

Man warte nicht den allerletzten Augenblick ab, um nach der Station der Eisenbahn, des Dampfers oder der Postkutsche zu gehen. Die alsdann nothwendige Eile taugt nichts; sie verursacht Aerger und Verdruß und bringt auch häufig materiellen Schaden. Solche Verspätungen sind oft nur eine üble Angewohnheit der Reisenden. In aller Gemüthsruhe soll man seinen Weg antreten und Zeit genug haben, um alle nöthigen Anordnungen ohne Hast treffen zu können.

Achte die Rechte anderer Reisenden, damit du darauf bestehen kannst, daß sie auch die deinigen achten. Versetze dich in eine ruhige Stimmung, und sollte es einmal in dir gähren, dann lege deinem Unmuth Zügel an. Wenn du glaubst, daß dir von einem Eisenbahn- oder Dampferbeamten Unrecht geschehe, dann tritt fest aber höflich auf, suche ihm durch ein anstandsvolles Benehmen zu imponiren, und wenn

du ihn nicht zu deiner Ansicht bekehren kannst, dann ersuche ihn, seinen Vorgesetzten zu rufen. Wenn der Letztere im Augenblick unerreichbar ist, dann bitte um seine Adresse, und neunmal unter zehnmal wird deiner Klage entsprochen werden.

Eine Gesellschaft von zwei oder drei reist gewöhnlich billiger wie der einzelne Reisende, weil es manche Ausgabeposte giebt, die gleich bleiben für eine Person oder zwei, auch wohl für drei Personen. Ich enthalte mich absichtlich der Angaben über die Höhe der Reisespesen in überseeischen Ländern, denn es liegt auf der flachen Hand, daß dieselben, je nach den Bedürfnissen und Gewohnheiten der Reisenden, außerordentlich schwanken müssen. So stößt man oft auf die Behauptung, die sämmtlichen täglichen Reisespesen in Nord-Amerika, umfassend Gasthausrechnungen, Fahr- und Trinkgelder u. a., betrügen 12 Dollars oder 48 Mark. Das ist ganz gut möglich, dafür kann man aber wie ein Fürst reisen. Dem bescheidenen Menschen mag schon die Hälfte genügen.

In welchen Ländern du es auch mit Zollhausbeamten zu thun hast — sei höflich und zuvorkommend gegen sie und bedenke, daß sie nur ihre Pflicht erfüllen, wenn sie dein Gepäck untersuchen; für deine Höflichkeit werden sie sich durch schnelle Abfertigung erkenntlich zeigen. Oeffne auf Verlangen deinen Koffer oder biete es unaufgefordert an; schließe die einzelnen Fächer auf, mache auf dieses oder jenes aufmerksam und stelle dich, als wäre es die größte Freude deines Lebens, eine Zollhausuntersuchung zu bestehen. Unterlaß das Schmuggeln, es ist ein gefährliches Geschäft und eine Gesetzesübertretung wie jede andere.

In manchen Ländern ist es manchmal nöthig, den Weg durch's Zollhaus mit einem Geldstück zu ebnen — in solchen Ländern nämlich, wo die Beamten schlecht bezahlt und auf

das Erpressungssystem angewiesen sind, oder wo es mit der Volksmoral schlecht bestellt ist. In Nord-Amerika wird der Zollbeamte nur selten ein Trinkgeld annehmen, womit nicht gesagt sein soll, daß die Bestechung unmöglich wäre; sie muß nur, wie alles in diesem Lande, in großartigem Maßstabe ausgeführt werden. In Mexiko ist dagegen das Erpressungssystem gegen Reisende ganz an der Tagesordnung, und für Central-Amerika gilt dasselbe. In keinem südamerikanischen Staate darf man auf eine hohe Zollhausbeamtenmoral rechnen und in den moslemitischen Staaten Egypten, Tunis und Türkei werden die Erpressungen gegen Reisende als ein legitimes Geschäft betrachtet. Eng zusammen mit diesen Erpressungen hängt das Trinkgelderunwesen, das nirgends ärger florirt wie in Egypten, und nirgends weniger wie in Nord-Amerika. Das erste Wort und auch das letzte, welches der Reisende im Nilland hört, ist Backschisch. Unverschämt wird er gefordert, und wenn der Reisende ein Geldstück anbietet, dann wirft der Muselmann die Nase in die Luft und hält es unter seiner Würde', die Kleinigkeit zu berühren. Er ändert aber sofort seine ganze Haltung, wenn der Reisende sein Geld wieder in die Tasche steckt. Dann bittet und jammert er unterwürfig, bis er die Gabe, die er hochmüthig zurückwies, empfängt. Nicht viel besser ist es im übrigen Orient. Stoische Ruhe ist das einzige Mittel, das hilft; man stecke die zurückgewiesene Münze in die Tasche, als wäre man recht zufrieden mit der Zurückweisung. Mir sind nicht selten 5 Franken abverlangt worden, wo ein halber Franken entsprechend gewesen wäre und schließlich auch recht gerne angenommen wurde.

In Süd- und Ostasien kann man ebenfalls ohne Trinkgelder nicht fertig werden, dagegen ist man in Nord-Amerika

nahezu frei von dieser Plage. Nur wenn ein dienstbarer Geist eine außergewöhnliche Verrichtung geleistet hat und man sich ihm dankbar bezeigen will, giebt man ihm ein Trinkgeld; es muß in Bezug hierauf daran erinnert werden, daß sämmtliche Löhne in Nord-Amerika sehr hoch sind und die Bedienstetен deshalb auf Trinkgelder nicht angewiesen sind. Das, und nicht wie Fremde gewöhnlich meinen: der Stolz, ist die Ursache von der Abwesenheit des Trinkgelderunwesens. Der Reisende muß in Nord-Amerika tüchtig bezahlen — ein theureres Pflaster kann er nicht betreten — dafür hat er aber auch den Vortheil, daß er sich nicht über die Trinkgelder zu ärgern braucht. Unmöglich ist es, für ein überseeisches Land eine Trinkgeldertabelle anzugeben. Der Reisende muß sich befragen, welche Vergütung in dem vorliegenden Falle entsprechend ist. In Bezug auf Nord-Amerika will ich bemerken, daß, wenn man überhaupt ein Trinkgeld giebt, es niemals weniger wie 25 Cents betragen darf.

Nicht genug kann ich es empfehlen, bei jeder Gelegenheit, selbst bei der geringfügigsten, nach der goldenen Regel zu handeln: vorher Bescheid giebt nachher kein Streit. Ob man nun einen Droschkenkutscher, Bootsmann oder Fremdenführer miethet, ob man sich einen Koffer tragen läßt oder eine Botschaft abfertigt — stets vereinbare man in ganz bestimmter Weise die Vergütung, und in den Ländern, wo die Trinkgelderpest grassirt, ist es nöthig, auch über den Backschisch zu sprechen. Niemals mache man sich einer Halbheit schuldig. Man sage: im Falle ich zufrieden mit dir bin, gebe ich dir so oder so viel Trinkgeld. Ist es mir doch im Orient vorgekommen, daß man 5 Franken Trinkgeld erwartete, wo ich nur 5 Franken Führerlohn laut Uebereinkunft zu bezahlen hatte. Ich gehöre nicht zu denen, welche das Kind mit

dem Bade ausschütten: die Trinkgelder im Allgemeinen halte ich für eine verwerfliche Gepflogenheit, die, wie das Beispiel von Nord-Amerika zeigt, ohne Schaden nach irgend einer Richtung ausgemerzt werden könnte. Allein ich anerkenne, daß es Gelegenheiten giebt, wo ein Trinkgeld eine gut angelegte Ausgabe ist, durch welche man ein anderweitiges Ersparniß erzielen oder sich eine Annehmlichkeit oder einen Vortheil verschaffen kann, unvergleichlich werthvoller, wie das gegebene Trinkgeld. Es ist also nicht immer räthlich, mit dem Trinkgeld zu geizen, nur soll man wohl erwägen, ob das Trinkgeld das ist, was es sein sollte: eine Belohnung für eine außerordentliche Dienstleistung, die nicht gerade in harter Arbeit zu bestehen braucht, sondern auch in Form eines guten Raths, einer Auskunft oder einer besonders aufmerksamen Bedienung verrichtet werden kann. Niemals wende man sich an einen Kellner, Portier oder Fremdenführer, wenn man etwas zu kaufen beabsichtigt. Es ist besser, man geht in den ersten besten Laden, den man sieht, und macht allein seine Einkäufe, denn die Gasthofbediensteten stehen mit gewissen Ladenbesitzern in Verbindung, von welchen sie eine gute Commissionsgebühr empfangen für alle Verkäufe an Fremde, welche sie ihnen zuführen. Es ist kaum nöthig zu bemerken, daß der Reisende diese Commissionsgebühr mitbezahlen muß. Er handelt deshalb in seinem Vortheil, wenn er direct kauft, zudem er nicht hoffen darf, in Bezug auf die Güte der Waare reeller bedient zu werden, wenn er die erwähnte Vermittelung in Anspruch nimmt.

Große Vorsicht erfordert die Wahl eines Führers in einem halbcivilisirten Lande, und man sollte sie niemals ohne den Beirath eines Consuls treffen. Gewöhnlich sind die Fremdenführer den Consuln genau bekannt, denn sie wollen,

daß sie von denselben empfohlen werden, und in ihrem Interesse liegt es, daß sie diesen Empfehlungen Ehre machen. Ein Fremdenführer, den die Consuln einer Stadt auf die schwarze Liste gesetzt haben, mag je eher je besser sein Geschäft aufgeben. Nothwendig ist es, daß man den Consul den Vertrag vereinbaren läßt und ihm die vereinbarte Summe einhändigt. Den kleinen Theil derselben wird er dem Führer sofort auszahlen, den größeren aber erst nach der Rückkehr. An den Consul wende man sich auch in allen andern Reiseangelegenheiten. Er kann bessere und ausführlichere Auskunft geben, wie das dickste Reisehandbuch.

Nun ein Wort in Bezug auf die Spracherlernung. Deutsche leben in der ganzen Welt zerstreut, doch darf man deshalb nicht glauben, daß man überall mit der deutschen Sprache fortkommen könne. In Deutschland legt man viel zu viel Gewicht auf die Erlernung der französischen Sprache, weil man sie für die Weltsprache hält. Das ist sie schon lange nicht mehr. Nur am Mittelmeer und in den wenigen französischen Colonien thut sie dem Reisenden Dienste, in allen übrigen überseeischen Ländern läßt sie ihn kläglich im Stich; da kann er sich mit dem Deutschen viel weiter helfen, Das Deutsche nimmt aber erst den dritten Rang ein. Das Englische und Spanische ist wichtiger, und wenn ein Deutscher diese beiden Sprachen erlernt, also die drei wichtigsten Sprachen versteht, dann kann er es getrost wagen, die Welt zu bereisen. Selbst dann möge er es aber nicht versäumen, die gebräuchlichsten Phrasen in der Sprache des Landes zu erlernen, welches er besuchen will. Man kann sich während einer Seereise mit Hülfe eines Taschen-Conversationsbuchs viele nützliche Redewendungen einprägen und wenn sie einen im Stiche lassen, greift man zur Allsprache der Menschheit, zu den

Geberden, mit welchen man sich bei einiger Gewandtheit verständlicher machen kann, als man denken mag.

Schließlich empfehle ich noch zur sorgsamen Beachtung, daß es nothwendig ist, eine vorsichtige Lebensweise zu führen, sobald man in ein anderes Clima kommt, sei es ein nördlicheres oder südlicheres, feuchteres oder trockneres. Ich könnte mich auch so ausdrücken: sobald man in ein anderes Land kommt, denn in Wahrheit hat jedes Land sein eigenthümliches Clima.

Ueber die Kleidung habe ich mich an anderer Stelle eingehend ausgesprochen. Als weitere Vorsichtsmaßregeln erwähne ich noch: man vermeide jede körperliche und geistige Ueberanstrengung, suche sich der Wärme und Kälte, sobald sie einen ungewohnten Höhegrad erreichen, nach Möglichkeit zu entziehen, und vor Allem halte man Maß in Essen und Trinken. Man lebe nur nicht im Wahne, daß man in einem nördlichen Clima ungestraft Diätfehler begehen oder dem Genuß geistiger Getränke in gewohnter Weise fröhnen dürfe. Den letzten Satz spreche ich mit besonderer Berücksichtigung Nord-Amerikas aus. Dasselbe hat ein so nervenerregendes Clima, daß beispielsweise ein Mann, der in Deutschland oder England fünf Gläser Punsch ohne Benebelung seiner Sinne trinken kann, schon von zwei Gläsern stark angeheitert wird. Daher denn auch der Genuß von geistigen Getränken in Nord-Amerika ungleich größere Verheerungen anrichtet, wie in Deutschland. Eine andere Folge des Climas ist die erschreckend hohe Anzahl von Irrsinnigen und nervösen Leidenden. Das sollte zur Warnung dienen, nicht allein mäßig im Genuß von geistigen, sondern allen nervenerregenden Getränken, also auch starkem Kaffee oder Thee, zu sein.

Die Seereise.

Es gab eine Zeit — und sie liegt noch nicht weit zurück — wo der Antritt einer Seereise mit großen Umständlichkeiten verknüpft war, und was davon im Inlande erzählt wurde, lebt nahezu ungeschwächt heute noch fort. Die Fortschritte, welche ununterbrochen in der Seeschifffahrt gemacht werden, sind erstaunlich, und um ihnen zu folgen, bedarf es eines Studiums. Sie haben — was den Reisenden am meisten interessiren muß — die Umständlichkeiten auf ein Mindestmaß eingeschränkt, selbst für die Zwischendeckspassagiere. Diese müssen in Anbetracht des Fahrpreises, den sie bezahlen, auf manchen Comfort verzichten, den sie sich am Lande verschaffen könnten; nicht so die Cajütenpassagiere, welche von einem Luxus umgeben sind, wie er kaum in einem Gasthof ersten Ranges zu finden ist. An seine Erhöhung wird noch fortwährend gedacht, und das Jahr 1882 hat Fortschritte in dieser Hinsicht gesehen, welche an der Grenze des Erreichbaren angelangt zu sein scheinen. — Die Ausrüstung ist natürlich zuerst in Betracht zu ziehen. Den Rath, welchen ich im vorigen Abschnitt gab, wiederhole ich: das Gepäck möge möglichst eingeschränkt werden. Was jeder Reisende mit sich führen solle, kann unmöglich angegeben werden, da, abgesehen von den Lebensstellungen, die Bedürfnisse und Gewohnheiten zu weit auseinander gehen. Einige Fingerzeige können aber doch gegeben werden.

Die Kleidung, welche man an Bord zu tragen beabsichtigt, soll weniger fein und elegant, wie kräftig und von einer Farbe sein, welche nicht leicht schmutzt. Ein dicker Ueberzieher ist unumgänglich nothwendig, denn wohin man auch aus einem deutschen Hafen segeln will, immer hat man

zunächst die Nordsee und den Canal zu kreuzen — Gewässer, auf welchen man selbst im Hochsommer rauhes, kaltes Wetter erwarten muß. Noch größer ist diese Wahrscheinlichkeit im nördlichen Theil des atlantischen Oceans, und wer sich bei solcher Temperatur nicht mit einem warmen Ueberrock schützen kann, dem wird der Aufenthalt auf Deck unmöglich sein. Alle Oberkleider sollten so viele Taschen haben, als anbringbar sind. Ferner möge man an eine Reisemütze denken, die durchaus nicht, wie es die Mode will, schildlos zu sein braucht. Noch keine Fahrt habe ich gemacht ohne zahlreiche Mitreisende, welche sich nur mit Hüten, oft recht breitrandigen Strohhüten, vorgesehen und diese Unbedachtsamkeit dadurch zu büßen hatten, daß sie unausgesetzt ihre Kopfbedeckung überwachen mußten, während sie auf Deck waren; denn vollständig ruht der Wind selten auf dem Meere. Das ist sehr lästig, und außerdem wird der Hut noch unbequem, wenn man sich seekrank auf eine Bank legen will, selbst inseits erweist er sich als unpractisch. Einen anderen Comfort kann man sich durch ein Paar Pantoffeln verschaffen. Auf einer größeren Seereise sollten sie nicht fehlen, da sie sehr zur Behaglichkeit inseits, und so lange das Deck trocken ist, auch auf diesem beitragen.

Die Strümpfe sollten von Wolle, und damit sie nicht rasch beschmutzt werden, farbig sein. Und von Wolle sollte auch das Unterzeug sein. In dieser Beziehung habe ich ein ernstes Wort mit meinen Landsleuten zu reden. Alle Ermahnungen haben es noch nicht dahin bringen können, daß das Tragen von wollenem Unterzeug in Deutschland allgemein geworden ist, bei der Landbevölkerung aber noch gar keinen Eingang gefunden hat. Ich führe hier nicht das Wort für Professor Jäger's „Normalkleidung". Ihretwegen

mögen sich die Leser mit genanntem Herrn auseinandersetzen; nur für wollenes Unterzeug lege ich ein warmes Wort ein. In keinem Lande wird mehr über Erkältungen geklagt, wie in Deutschland. Die Ursachen sind nicht schwer zu ergründen. Der Deutsche läßt seine Fenster geschlossen, selbst bei köstlichstem Himmelswetter. Ihm ist noch keine Ahnung aufgegangen von dem Genuß, den man sich bereiten kann, wenn man im Comptoir, Bureau oder in der Werkstatt arbeitet und frische sauerstoffreiche Luft durch die Fenster strömen läßt. Und nun gar die Schlafzimmer! Zwei, drei und mehr Personen schlafen zusammen, ohne daß für den geringsten Luftwechsel gesorgt wird. Schon nach Mitternacht athmen die Schläfer nur noch in einem atmosphärischen Pfuhl. Was Wunder, daß die Deutschen bei solcher Lebensweise sehr empfindlich gegen Temperaturwechsel werden, und da sie sich nicht durch wollene Unterkleider zu schützen suchen, so ist des Klagens über Erkältungen kein Ende. Doppelten Tadel verdienen sie aber dafür, daß sie selbst bei einem Climawechsel nicht die unerläßlichste Vorsicht beobachten, welche in dem Tragen von wollenem Unterzeug besteht, daher sie denn auch, zusammengehalten mit der gerügten Abneigung gegen frische Luftzufuhr, die Acclimatisation nicht so gut überstehen, wie man es nach dem vielen Redegeflunker über die Abhärtung der deutschen Jugend erwarten sollte. Selbst die deutschen Bauern machen, trotz alledem, was man in den Städten von ihrer Abhärtung zu erzählen weiß, keine Ausnahme. Wer unter ihnen gelebt hat, weiß, daß sie ihre schweren, warmen, häufig mit Thierfellen verbrämten Mützen bis tief in den Sommer hinein tragen, daß sie sich noch dann, wenn der Städter nicht mehr daran denkt, den Hals umbinden, als hätten sie sich gegen sibirische Kälte zu wappnen.

Von der Backstubenluft ihrer Wohnungen will ich schweigen, sie ist unter der Kritik. Dadurch nur kann man es sich erklären, daß die Deutschen in den Kranken- und Sterblichkeitsstatistiken der Vereinigten Staaten mit einem unverhältnißmäßig hohen Prozentsatz verzeichnet stehen.

Täglich komme ich mit deutschen Einwanderern in Berührung, und wenn ich nach ihrem Unterzeug frage, dann wird mir ein baumwollenes, wenn es hoch kommt ein halbwollenes „Camisölchen" gezeigt, das nur bis zum Nabel reicht, also den empfindlichen Unterleib unbeschützt läßt — wenn er ein Städter ist, wenn er aber ein Bauer ist, dann schüttelt er den Kopf. Vielleicht trägt er eine dünne baumwollene Unterhose, aber ein Unterhemd kennt er nicht. Er deutet auf sein weißes, von Hausmacherleinen gefertigtes Hemd mit offenem Schlitz auf der Brust — ein durchaus unpractisches Kleidungsstück, sowohl was die Reinhaltung anbetrifft, als auch den Körperschutz. Es ist eine stehende Klage der amerikanischen Farmer, daß die deutschen Einwanderer, welche bei ihnen Arbeit suchen, mit diesen für ihr Clima ganz unbrauchbaren Hemden bekleidet sind, und ferner, daß ihre Kleider nicht die nöthige Weite haben, um während der Arbeit den Gliedern volle Bewegungsfreiheit zu gestatten. Wer in Amerika auf dem Lande arbeiten will, mag sich dies zur Beachtung dienen lassen.

Wenn die Nord-Amerikaner, Städter und Landleute, jung und alt, wollenes Unterzeug tragen, dann sollten es die Reisenden und Einwanderer doch erst recht. Man möge nur bedenken, daß das charakteristische Merkmal des nordamerikanischen Climas schroffer Temperaturwechsel ist. Während des Frühjahrs und Sommers ereignet es sich nicht selten, daß nach einer schwülen Nacht bei Sonnenaufgang

ein kalter Wind durch's Land fegt, der sich gegen 10 Uhr legt, um einer drückenden Hitze Platz zu machen. Urplötzlich wird es gegen Sonnenuntergang wieder kalt, und dann kommt die Nacht mit ihrer Schwüle. Manchmal treten die Wechsel noch häufiger ein, und kaum bedarf es gesagt zu werden, daß, wer in solchem Clima kein wollenes Unterhemd trägt, das den Schweiß aufnimmt und die Haut vor plötzlichen Abkühlungen schützt, seine Gesundheit großer Gefahr aussetzt.

Ein unbegründetes Vorurtheil ist, daß wollenes Unterzeug unbequem sei: das ist nur dann zutreffend, wenn man die Unterjacken nach deutscher Art machen läßt, nämlich so, daß sie den Körper fest umschnallen und den Armen in ihren Bewegungen hinderlich sind. Unterjacken sollten aber gar nicht in Frage kommen, am wenigsten enganschließende. Man lasse sich Hemden machen, denn die Beschützung des Unterleibes ist sehr wichtig, und zwar so völlige, daß sie nach dem Einschrumpfen in der Wäsche noch ganz luftig an dem Körper hängen. Namentlich darf es den Hals nicht umkrallen, sondern lose auf den Schultern muß es liegen, damit die überschüssige Körperwärme, welche stets nach oben drängt, entfliehen kann (daher auch der Kragen des weißen Hemdes ganz lose sitzen sollte). Bei diesem Zuschnitt wird die Klage, wollene Unterhemden würden lästig, hinfällig. Wünscht man diese entweichende Wärme bei kaltem Wetter zurückzuhalten, so kann man das vermittelst einer Halsbinde. Ein offener Brustschlitz ist verwerflich, viel besser ist eine doppelte Brustklappe, namentlich wenn man offene Westen trägt, denn die Brust soll sehr geschützt sein. Auch die Unterhosen sollen völliger sein, als sie gewöhnlich getragen werden. Man verlange von ihnen, daß man knien kann, ohne daß sie im mindesten spannen. Wer sich wollenes

Unterzeug nach dieser Angabe anfertigen läßt, wird sich so sehr mit ihm befreunden, daß er es nie mehr ablegen wird, und ich will gleich bemerken: die Hemden müssen auch während der Nacht getragen werden. Erleichterung bei warmer Temperatur soll man sich dadurch verschaffen, daß man dünnere Oberkleider anlegt. Man wird finden, daß man häufig den dicken, schweren Ueberrock, an dem man sich müde schleppt, entbehren kann, wenn man gutes wollenes Unterzeug trägt.

Nun noch ein Wort über Stoff und Farbe. Der eine rühmt Flanell, der andere Filet als den besten Stoff für Unterzeug. Ich habe lange Jahre beide Stoffe getragen und trage sie noch, einen anderen Unterschied wüßte ich aber nicht zu nennen, als daß Filet in der Regel etwas haltbarer ist wie Flanell, daß dieser sich dagegen angenehmer trägt. Der Leser möge ganz nach Gutdünken seine Wahl treffen, in der Hauptsache sind beide Stoffe gleich. Wichtiger ist die Farbe.

Wer weiße Oberhemden trägt, möge auch weißes Unterzeug tragen. Es liegt am zartesten auf der Haut und läßt am leichtesten erkennen, wann eine Reinigung noth thut. Wer nie oder nicht immer Oberhemden trägt, sollte indigoblau wählen, sie ist am haltbarsten und zart. Wer sich mit dieser Farbe nicht befreunden kann, der möge eine andere wählen, mit Ausnahme der rothen, vor der ich warne. Rothes Unterzeug ist seit mehr wie einem Jahrzehnt in der Mode, namentlich in der neuen Welt, mehr aber läßt sich zu seiner Empfehlung — wenn das überhaupt eine ist — nicht sagen. Die rothe Farbe ist rauh und deshalb unangenehm zu tragen; bei heißem Wetter ruft sie die s. g. Prickelhitze hervor, welche das Tragen eines so gefärbten Hemdes leicht verleiden kann. Ferner wird die rothe Farbe vom Schweiß

angegriffen und die dunkeln Flecken, welche er verursacht, sehen in einem Hemde häßlich aus.

Ich fahre nun fort. Der Raucher*) muß sich mit einem genügenden Vorrath von Tabak oder Cigarren versehen, doch möge er sich merken: es ist nutzlos, feine Qualitäten zu kaufen, da die Seeluft ihre Feinheit rasch vernichtet. Vorbeugen läßt sich einigermaßen dadurch, daß man diese Artikel in Metallbüchsen verwahrt, eine Vorsichtsmaßregel, die man anwenden sollte, einerlei, welche Qualität man mit an Bord nimmt. Noch ein anderer Artikel bedarf sorgfältiger Verwahrung: Glaceehandschuhe, denn die Seeluft ist ihnen sehr schädlich. Um sie zu schützen, schlägt man sie in geöltes Seidenzeug.

Weder die Cajüten- noch Zwischendeckspassagiere haben es nöthig, Speisen oder Getränke mitzunehmen. Nur frisches Obst macht eine Ausnahme. Die Cajütenpassagiere bekommen es auf den meisten Dampfern zum Nachtisch, aber nicht immer in genügender Menge und vielleicht auch nicht in den Sorten, welche sie bevorzugen. Den Zwischendecks-passagieren wird niemals Obst verabreicht. Es empfiehlt sich daher die Mitnahme eines Kistchens oder Körbchens Obst, am besten von säuerlichem, wie Aepfel und Orangen. Wer noch keine Seereise gemacht hat, kann sich kaum denken, welche Labung Obst auf der Seereise verschafft. Was auch die Ursache sein möge: die Seeluft, die Neigung zur Verstopfung — genug, man wird oft von einem heißen Sehnen nach Obst erfaßt und schätzt sich glücklich, wenn man es stillen kann. Mitreisende haben mir gestanden, daß sie auf

*) Wer eine Pfeife mit an Bord nimmt, muß sie mit einem gut schließenden Deckel versehen lassen, damit nicht durch wegfliegende Funken Feuersgefahr hervorgerufen wird.

dem Lande niemals Obst äßen, während sie mit Begierde vor meinen Augen recht hübsche Portionen vertilgten. Es ist bei allen europäischen Dampfern als ein Mangel zu bezeichnen, daß dem Obst, frisch oder getrocknet, nicht die gebührende Stelle in der Verpflegungsliste eingeräumt wird. Auf den amerikanischen Dampfern ist in der Regel in dieser Hinsicht weit besser gesorgt.

Die Mitnahme geistiger Getränke ist nicht räthlich. Zunächst weil sie an Bord zu annehmbaren Preisen zu haben sind, und dann, weil man mit ihrem Genusse sehr vorsichtig sein soll. Während der Seekrankheit bringt es empfindlichen Schaden, wenn man geistige Getränke trinkt, und abgesehen davon sind die Reisenden in den weitaus meisten Fällen während der ganzen Seereise zur Verstopfung geneigt, und geistige Getränke vermehren das Uebel nur. Die Schiffsagenten in Havre haben es zum tadelnswerthen Geschäftsgebrauch gemacht, die Zwischendeckspassagiere in einem Tone, der keine Verneinung zuläßt, zu fragen, ob sie ihnen ein Kistchen Weiß- oder Rothwein von 12 Flaschen an Bord schicken sollen. Die weitaus meisten Passagiere meinen, der Wein wäre so nothwendig, wie der Strohsack, und geben ihren Auftrag. Da es gewöhnlich Rothwein ist, wird er selten getrunken, denn in dem erwähnten Zustand hat man eine wahre Abneigung gegen Wein, namentlich gegen Rothwein; von Branntwein will ich ganz schweigen, denn er widert einen an. Bei der Ausschiffung in New-York habe ich gesehen, daß Passagiere, welche wahrlich nicht die Leute waren, ein Glas Wein stehen zu lassen, wenn sie am Lande waren, ihren Rothweinvorrath den Stewards schenkten.

Dagegen ist die Mitnahme eines Abführmittels sehr zu empfehlen. Ich spreche darüber noch in dem Abschnitt über

die Seekrankheit und kann mich deshalb hier kurz fassen. Wie ich schon erwähnte, leiden die weitaus meisten Reisenden an Verstopfung während der Seereise, und aus diesem Grunde sollte sich jeder, auch wenn er nicht seekrank wird, mit einem Abführmittel versehen, von dem er weiß, daß es bei ihm Wirkung thut. Man kann sich wohl im Nothfall vom Schiffsarzt ein Mittel geben lassen, aber sicher ist es vorzuziehen, ein erprobtes Mittel mitzuführen, das nur eine geringfügige Ausgabe verursacht und in die Westentasche gesteckt werden kann. Dasselbe gilt auch von einem Verstopfungsmittel, das nicht fehlen sollte. Es giebt Passagiere, welche von Durchfall geplagt werden, anstatt von Verstopfung, häufig aber tritt dieses Uebel gleich nach der Landung auf, hervorgerufen durch den Climawechsel und die veränderte Lebensweise. Das beste und unschädlichste Verstopfungsmittel, das ich zu empfehlen weiß, ist Reiswasser — Wasser, abgeschäumt von kochendem Reis. Da es aber nicht immer zu haben ist, muß man sich mit einem anderen versehen. Ein solches, das sich für den vorliegenden Fall besonders empfiehlt, kann nach der Angabe eines hervorragenden Arztes aus gleichen Theilen Tinct. Camphorae, Tinct. Capsici und Tinct. Opii in einer Apotheke bereitet werden. Man nimmt einen Theelöffel voll in einem Weinglas voll Wasser nach jeder Entleerung ein. Uebrigens thut einfache Opiumtinktur, von der man zur Zeit 5 Tropfen einnimmt, schon befriedigende Dienste.

Ein Cajütenpassagier möge für einen Feldstuhl sorgen, wenn er auf Deck lieber sitzt wie spaziert. Er muß ihn aber mit seinem Namen versehen, denn er wird Mitreisende haben, die sich blutwenig um seine Eigenthumsrechte kümmern, und am schlimmsten sind darin die jungen, schönen

Damen. Fürchtet er, nicht die nöthige Festigkeit zu besitzen, seinen beschlagnahmten Stuhl zu fordern, dann möge er damit den Deckssteward beauftragen, der mit Hinweis auf den eingeschnittenen oder aufgeschriebenen Namen die Entsetzung vornehmen wird.

Der Zwischendeckspassagier hat dagegen an einen Strohsack und an Eßgeschirr von Blech zu denken. In seinem Gasthofe oder auf dem Comptoir des Schiffsagenten wird man ihm die Adresse eines Magazins geben, wo er sich diese Artikel kaufen kann. Der Strohsack und das Kopfkissen sind zusammengerollt, das nöthige Eßgeschirr ist mit einem Bindfaden angeheftet. So liegen die Bündel bereit und warten auf die Käufer. Erwähnt zu werden verdient, daß die holländische Dampfergesellschaft zuerst die lobenswerthe Neuerung traf, den Passagieren diese Gegenstände für einen billigen Preis in die Cojen zu liefern. Die Vortheile bestehen darin, daß die Passagiere nicht mehr Gefahr laufen, unreell bedient zu werden und sich mit keinem großen Bündel abzuschleppen brauchen, was die Einschiffung erschwert, denn wenn mehrere hundert Passagiere mit ihren Strohsäcken anrücken, giebt es Störungen aller Art. Der norddeutsche Lloyd und etwas später auch die Hamburger Linien sind diesem Beispiel gefolgt. Die Passagiere werden diese Einrichtung als eine große Erleichterung empfinden. Sie haben nur nöthig, dem Schiffsagenten den veröffentlichten mäßigen Preis zu bezahlen und können dann an Bord gehen, wo sie ihre Sachen geordnet in den Cojen finden.

Die Verpackung der Reiseausrüstung sollte in der Weise geschehen, daß man die während der Seefahrt nothwendigen Gegenstände in eine Tasche oder einen Handkoffer bringt, der aber nicht höher wie 13 Zoll sein darf, da er sonst nicht

unter die Coje geschoben werden kann. Weiße Hemden gehören zu diesen Gegenständen nicht, es sei denn, daß man in einem Anlaufhafen an Land gehen will. An Bord nimmt man es mit der Toilette nicht sehr genau. Man macht und muß sich da gegenseitige Zugeständnisse machen. Ein weißer Kragen an das wollene Unterhemd geknöpft, eine Halsbinde, welche die Westenöffnung etwas verdeckt — das genügt vollständig, selbst in der ersten Cajüte. Manche Cajütenpassagiere halten darauf, in schwarzem Anzug bei Tisch zu erscheinen, allgemeine Nachahmung haben sie aber nicht gefunden, und von einem dahingehenden Zwang kann keine Rede sein.

Alle übrigen Gegenstände packt man in einen Koffer, welcher in den Laderaum des Dampfers geschafft wird. Da dem Zwischendeckspassagier für 15 Cubikfuß und dem Cajütenpassagier für 20 Cubikfuß freie Fracht gewährt wird, so dürften beide nur selten in die Lage kommen, durch Transportgebühren für Gepäck ihre Reisekosten zu erhöhen. Alle Gepäckstücke, einerlei wo sie untergebracht werden, sollten mit dem vollen, deutlichen Namen des Eigenthümers, und in Fällen, wo es möglich ist, auch mit seinem Bestimmungsorte versehen sein.

Nun die Ausrüstung besprochen ist, mögen zunächst der Frage: welche Dampferlinie verdient den Vorzug? einige Worte gewidmet werden. Ich habe zunächst die Reise über den atlantischen Ocean nach Nord-Amerika im Auge. Viele unserer Landsleute wählen noch immer den Weg über England trotz aller Abmahnung derer, welche ihnen vorangegangen sind, und keine andere Erklärung kann dafür gegeben werden, als — um mit Professor Bock zu sprechen: die Dummen wollen nicht alle werden. Es ist unbegreiflich, daß Leute, die des Englischen nicht mächtig und im Reisen

unerfahren sind, sich zu einer doppelten Einschiffung und zu einer Reise durch England verstehen, um — nicht besser, sondern schlechter zu fahren, wie auf einer Linie, die direct von Deutschland geht. Ich habe auf englischen Eisenbahnstationen deutsche Auswanderer gefunden, welche sich verzweifelnd die Haare rauften, weil ihnen ihr Gepäck aus den Augen gekommen oder die nach vielen Richtungen abgehenden oder einlaufenden Züge die Sinne verwirrten und Niemand da war, der sie zurecht weisen konnte. Verläuft auch die Fahrt durch England glücklich, dann bleibt noch das gefährliche Pflaster von Liverpool, das keiner ungerupft verläßt, der nicht einige Erfahrungen im Reisen hat. Und nun zu den Dampfern! Der Zwischendeckspassagiere sei zuerst gedacht. Viele derselben habe ich auf meinen Kreuz- und Querzügen kennen gelernt, aber keinen habe ich gefunden, welcher ein gutes Wort für die englischen Dampfer übrig hatte. Alle führten bittere Klagen, und da ich die Reise selber einigemal im Zwischendeck zurückgelegt habe, so kann ich mir ein Urtheil darüber erlauben, ob diese Klagen begründet sind. In der Regel zerfallen sie in die drei Abtheilungen: Mangel an Reinlichkeit, schlechte Beköstigung und rohe Behandlung von Seiten des Schiffsvolks. Den ersten Punkt kann ich nicht aufrecht halten. Es ist wohl wahr, daß auf den englischen Dampfern nicht die gleiche Reinlichkeit herrscht, wie auf den deutschen, allein eine begründete Ursache zur Klage ist doch nicht vorhanden. Die großen englischen Oceandampfer werden auch im Zwischendeck erträglich rein gehalten, nicht so aber die kleinen, welche die Nordsee und den Canal kreuzen. Ich habe mich, so oft ich diese Dampfer benutzte, fragen müssen, wie es möglich ist, daß ein Volk, das auf dem festen Lande die Reinlichkeit fast

ins Peinliche treibt, auf dem Wasser diese Eigenschaft so weit verliert, daß es herben Tadel verdient. Unter meinen vielen unangenehmen Erinnerungen in Bezug hierauf ragt namentlich eine hervor. Von Havre nach Liverpool fuhr ich auf einem englischen Dampfer, der wenig Cajütenpassagiere, aber fast zu viele Zwischendeckspassagiere an Bord genommen hatte. Die Letzteren, sämmtlich Auswanderer aus dem südlichen Frankreich und Italien, wurden zum Erbarmen seekrank und verunreinigten natürlich die ihnen zugewiesene Schiffsabtheilung. Und das Unglaubliche geschah: auf der ganzen Reise wurde kein Besen und kein Schrubber in Bewegung gesetzt. Man darf mir es glauben, daß der Aufenthalt auf dem Schiffe, auch für die Cajütenpassagiere, schließlich unerträglich wurde, denn unsere schwimmende Behausung glich einem Schweinestall.

Vollständig begründet sind dagegen die beiden andern Klagepunkte. Die Beköstigung in den Zwischendecken ist wirklich erbärmlicher Art. Klebrige Hafergrütze, ungeschälte Kartoffeln und riechendes Fleisch — alles von der schlechtesten Qualität. Außerdem wird eine widerliche schwarze Brühe verabreicht, die morgens Kaffee und abends Thee genannt wird. Freitags wird auf die katholischen Irländer Rücksicht genommen und Fisch verabreicht. Die Irländer würgen wohl diesen stinkenden Stoff hinunter, aber die Deutschen sind in der Regel schnell mit ihm fertig: sie werfen ihn über Bord, und wer jemals ihr Schicksal getheilt, wird sie keiner Sünde zeihen. Da dieser Küchenzettel gar keiner Abänderung unterliegt, so ist es manchen Passagieren in den letzten Reisetagen nicht mehr möglich, etwas anderes wie Brod zu essen, der einzige Artikel, der in annehmbarer Qualität geliefert wird.

Das Benehmen der Schiffsmannschaft gegen die Passagiere, namentlich gegen solche, welche nicht englisch sprechen, sich also nicht mit Worten zur Wehr setzen können, ist häufig empörend roh. Ich habe gesehen, daß Seekranke im buchstäblichen Sinne des Wortes aus ihren Kojen geprügelt wurden, weil sie nicht aufstehen wollten, als gereinigt werden sollte. Viele Worte brauche ich darüber nicht zu verlieren, denn die Rohheit und Ungeschliffenheit des englischen Schiffsvolks, vom Capitän bis zum Schiffsjungen herab, ist sprüchwörtlich, und diese Eigenschaft steigert sich zur Brutalität bei den Irländern, welche in der Regel zahlreich an Bord vertreten sind. Diese Schattenseite ist für mich — und ich weiß, daß ich viele Gesinnungsgenossen habe — Grund genug, die englischen Dampfer zu meiden, wo ich nur kann. In den meisten Fällen ist es nur nicht möglich, da dreiviertel der Passagierdampfer der Erde unter englischer Flagge fahren.

Bezeichnend für die Behandlung der Zwischendeckspassagiere auf englischen Dampfern ist u. A., daß sie auf Deck durch ein Seil von den Cajütenpassagieren getrennt werden. Mag das Zwischendeck überfüllt, mag die Cajüte nur spärlich besetzt sein — einerlei, die Passagiere des ersteren werden durch ein Seil eingepfercht, das ein Matrose zu bewachen hat. Wie ein Kettenhund fährt er auf Jeden los, der so verwegen ist, sich der Pferchgrenze zu nähern. Es entspricht das ja auch ganz dem englischen Dünkel den ärmeren Volksklassen gegenüber.

Und wenn man nun nach den Gründen sucht, warum Cajütenpassagiere über England gehen, so kann man anerkennenswerthe nicht finden. Mag man noch so erfahren im Reisen sein, mag man noch so fließend englisch sprechen, eine Beschwerde bleibt es doch immer, daß man sich an der

englischen Küste ausschiffen, eine Landreise machen und sich dann ein zweites Mal einschiffen muß. Die Speisen in der Cajüte sind vortrefflich, wohl verstanden nach englischen Begriffen, aber nicht nach deutschen. Unser nationaler Geschmack verlangt eine gute Suppe; die Engländer wissen eine solche nicht zu kochen, in der Regel lassen sie die Suppe ganz ausfallen, was auch das klügste unter bewandten Umständen ist. Das Gemüse bereiten sie zu wie die Wilden: sie kochen es in Wasser halb gar und bringen es so — ungeschmalzt — auf den Tisch. Als eine Strafe darf es betrachtet werden, englischen Kaffee trinken zu müssen.

So ungeschliffen wie gegen die Zwischendeckspassagiere, beträgt sich das Schiffsvolk allerdings nicht gegen die Cajütenpassagiere, allein wer ein geborener Grobian ist, verleugnet seine Natur auch einem Cajütenpassagier gegenüber nicht.

Einer dunklen Schattenseite der englischen Dampfer muß noch gedacht werden: der Oberst eward steht nicht unter dem Befehl des Capitäns, er verfährt ganz als Selbstherrscher an Bord, und vollständig nutzlos ist es, beim Capitän Beschwerde zu führen. Daß bei dieser Einrichtung die Zwischendeckspassagiere am schlechtesten wegkommen, brauche ich kaum zu erwähnen. Ihnen gegenüber tritt der Steward stets flegelhaft auf, wenn sie sich über ungenießbare Speisen, Unreinlichkeit oder dergleichen beschweren, und wenn sie sich an den Capitän wenden, dann verweist sie derselbe — vorausgesetzt, daß er gut gelaunt ist, andernfalls giebt er gar keine Antwort — an das Comptoir in Liverpool. Ach Gott, es klingt wie ein Hohn, Zwischendeckspassagiere an das Comptoir in Liverpool zu verweisen!

Dieselbe unsinnige Einrichtung habe ich auch auf französischen und italienischen Dampfern im Mittelmeer gefunden, allein

es war stets ein Beschwerdebuch vorhanden, in das nicht allein die Cajütenpassagiere ihre Klagen eintragen konnten, und der Steward hatte heilsamen Respect vor diesen Eintragungen. Die französischen Dampfer, welche den atlantischen Ocean kreuzen, sind in einigen Beziehungen besser wie die englischen. Die Küche ist vorzüglich und das Schiffsvolk ist höflich. Der Deutsche, der nicht fließend französisch spricht, muß die nationale Antipathie in Rechnung ziehen. Er muß ob seiner Aussprache sich auf Verspottung gefaßt machen und sich manche Geringschätzung gefallen lassen. Denn mit der vielgerühmten französischen Höflichkeit hat es eine eigene Bewandtniß: sie kommt nicht von Herzen, sie ist nur ein dünner Firniß, nur die Höflichkeit des Krämers. Erwähnt zu werden verdient, daß es die Franzosen gerade auf ihrer atlantischen Linie in mehreren Fällen an seemännischer Befähigung haben fehlen lassen. Die belgische Linie zwischen Antwerpen und New-York hat die häufigsten Ursachen zu Klagen gegeben, die fast in allen Fällen als vollständig begründet erkannt wurden. Die holländische Linie hat sich eines guten Rufes erfreut, bis zur jüngsten Zeit, wo schwerwiegende Klagen von Auswanderern bei den amerikanischen Behörden gegen sie erhoben worden sind. Die seemännische Führung steht wohl untadelhaft da, nur die Behandlung der Passagiere ist Gegenstand der Klage. Es bleiben noch die deutschen Linien übrig. Die Stettiner Dampferlinie ist mir von Passagieren gerühmt worden, doch bin ich nicht in der Lage, ein Urtheil abgeben zu können. Wohl aber kann ich das in Bezug auf die Hamburger und Bremer Linien. Zwischen beiden besteht nicht der geringste Unterschied, die eine wie die andere verdient das höchste Lob. Jeder Gasthofbesitzer weiß aus Erfahrung, daß es Gäste giebt, die niemals glauben für ihr Geld genug

zu bekommen und knurren und hadern würden, wenn man sie mitten ins Paradies setzte. Solche Querköpfe abgerechnet habe ich nur volle Anerkennung über die beiden Linien von Cajüten- wie Zwischendeckspassagieren aussprechen hören, und, worauf ich besonders Gewicht lege: solche Passagiere, welche mehrmals den Ocean unter verschiedenen Flaggen gekreuzt, erklärten mir ohne Ausnahme, daß sie in Zukunft nie anders als auf einem deutschen Dampfer die Fahrt machen würden. Ich kenne Londoner Kaufleute, die jährlich nach New-York reisen müssen, sich aber, trotzdem sie eifrige Patrioten sind, jedesmal in Southampton auf einem deutschen Dampfer einschiffen. Meine Erfahrungen stimmen mit dieser Anerkennung vollständig überein. Verschweigen will ich nicht, daß im Jahre 1881 gegen einen Hamburger wie einen Bremer Dampfer die Anklage bei den amerikanischen Behörden erhoben wurde, sie hätten mehr Zwischendeckspassagiere an Bord genommen, als gesetzlich zulässig sei. Diese Anklage ist die einzige begründete, welche seit vielen Jahren erhoben wurde und hat dazu geführt, daß beide Linien seitdem vorsichtig geworden sind und auch wohl bleiben werden. Unter solchen Umständen hat man nicht einmal nöthig, den Patriotismus anzurufen, um die beiden deutschen Linien allen deutschen Reisenden zur Benutzung zu empfehlen. Wenn das Gute vor der Thüre liegt, schweift man nicht nach minder Gutem in die Ferne, das liegt im selbsteigenen Interesse. Thöricht im höchsten Grade handeln die, welche, keiner fremden Sprache mächtig, erst nach einem fremden Lande reisen, um sich von da mit Menschen, die sie nicht verstehen, nach Amerika einzuschiffen, während sie in Hamburg oder Bremen auf deutschem, wenn auch schwimmendem Boden bleiben können, bis sie in Amerika landen. Den

Zwischendeckspassagieren gebe ich noch im Besonderen zu bedenken, daß sie auf den deutschen Dampfern die menschenwürdigste Behandlung finden.

Gleichgültig ist es auch nicht, welchen Seeleuten man sein Leben anvertraut. Gestattet sei mir an dieser Stelle eine kleine Rundschau, die sich nicht allein auf meine eigene Erfahrung, sondern auch auf die Zeugnisse vieler erfahrener Reisenden gründet. Mit Stolz soll es der Deutsche sagen, daß die Seeleute, welche an der deutschen Nordseeküste aufwachsen, die besten der Welt sind. Intelligent in ihrem Fache, kaltblütig in der höchsten Gefahr und gehorsam den Befehlen ihrer Vorgesetzten — so stehen sie unerreicht da. Ihnen zunächst stehen die Norweger, die ihnen ebenbürtig sein würden, wenn sie weniger dem Trunke fröhnten. Thorheit wäre es, die seemännische Befähigung der Engländer zu leugnen, aber sieh hier: der deutsche Seemann bleibt in der Gefahr nüchtern und denkt nur an seine Pflicht, er flucht und trinkt später; der englische Seemann dagegen trinkt sich in der Stunde der Gefahr Muth an, er flucht und krakehlt dann und ist geneigt, den Gehorsam zu verweigern. Es giebt vielleicht kein englisches Schiff, welches nicht irische Matrosen an Bord hätte, und das ist gerade die rechte Sorte zur Meuterei. Kein anderes Volk hat so viel Meuterer hervorgebracht, wie das irische, wovon die britischen Consuln und heimischen Gerichte zu erzählen wissen. Wenn ein Schiff scheitert, dann sind immer die Irländer die ersten, welche den Capitän und die Passagiere im Stich lassen, um das eigene Leben zu retten. Auf den amerikanischen Schiffen wird ebenfalls oft gemeutert, wie die nicht enden wollenden Klagen vor den Bundesgerichten beweisen. Die Schuld trägt häufig der Capitän durch barbarische Mißhandlung der

Matrosen. Die Besatzung ist stets aus aller Herren Länder, da den Nord-Amerikanern der Geschmack am Seemannsberuf nach und nach verloren geht, wie auch ihre zusammenschrumpfende Handelsflotte beweist. Die Besatzung, unter welcher sich sogar zuweilen Chinesen befinden, dient nicht zur Empfehlung der amerikanischen Dampfer, welche auch, ganz im Gegensatz zu den Flußdampfböten, an Eleganz, Reinlichkeit und guter Küche zu wünschen übrig lassen. Für den amerikanischen Capitän habe ich trotz seiner rauhen Hülle eine gewisse Sympathie. Er ist ein unerschrockener Seemann und ist, entsprechend dem Charakter seines Volkes, viel hülfsbereiter wie sein englischer Berufsgenosse, dessen mürrisches Bulldoggengesicht er auch nicht besitzt. Die spanischen Seeleute sind nur noch der Schatten ihrer Vorfahren, welche dreihundert Jahre lang den spanischen Namen in allen Meeren geachtet machten. Die spanischen Dampfer wimmeln in der Regel von Flöhen und Wanzen, und wer den Steward darauf aufmerksam macht, erhält die Antwort, daß er diese Thierchen an Bord gebracht haben müsse, da man nie zuvor solche gesehen habe. Die Küche läßt sehr viel zu wünschen übrig. Die Franzosen könnten an der Küste bei Marseille gute Seeleute ausheben, doch sind sie, wie alle Lateiner, nicht so zuverlässig wie die nordischen Germanen. Die französischen Dampfer sind reinlich, die Küche ist gut, die Bedienung höflich, doch fehlt es nicht selten an der rechten Zucht und Ordnung an Bord. Von den Italienern ist nicht viel Besseres zu sagen, wie von den Spaniern. Nur Seeleuten, die an der Riviera zu Hause sind, möchte ich mich auf einer längeren Seereise anvertrauen, gegen alle übrigen würde ich selbst auf einer Küstenfahrt Mißtrauen hegen. Die italienischen Dampfer dürften reinlicher gehalten sein, ihre Küche verdient

die Bezeichnung mager. Ein Mangel, den nur Damen empfinden, ist, daß keine Stewardeß (Schiffsaufwärterin) an Bord ist — seltene Ausnahmen abgerechnet.

Die Schiffe des österreichischen Lloyd sind nicht das, was sie sein sollten. Die concurrirenden englischen und französischen Dampfer sind reinlicher, comfortabler und führen eine bessere Küche. Schwer verstehen läßt es sich, wie die österreichische Regierung, welche dieser Gesellschaft bedeutende Jahresunterstützungen zuweist, duldet, daß die meisten Offiziere der Lloyddampfer nur der italienischen Sprache mächtig sind. Es ist das ein Zeugniß geistiger Armuth, die allen gebildeten Passagieren auffällt. Die türkischen und egyptischen Dampfer sind kaum der Beachtung werth. Nur das starke Geschlecht kann sich ihnen anvertrauen, wenn es auf jeden Comfort verzichten will, für das schöne Geschlecht aber sind sie vollständig unbenutzbar. Davon abgesehen ist auch die Gefahr zu beachten, wenn man sich muselmännischen Seeleuten anvertraut. Es fehlt ihnen nicht an Beherztheit, allein in der Stunde der Gefahr sind sie im Stande, die Hände mit einem Inschallah (Gott will es) zu falten. Außerdem ist es auch mit ihren nautischen Kenntnissen nicht zum Besten bestellt. Bessere Seeleute sind die Griechen, ihre Dampfer aber sind nicht comfortabler, und womöglich noch unreinlicher. Die Küche verdient nicht kritisirt zu werden.

In der Neuzeit haben es die Chinesen und Japaner versucht, in Europa gebaute Dampfer in regelmäßigen Betrieb zu setzen und die Besatzung aus ihrem Volke zu wählen. Das ist nur theilweise gelungen, da es sich gezeigt hat, daß nicht genug gelbe Zopfträger vorhanden sind, welche diese Dampfer führen und die Maschinen überwachen konnten. So ist es gekommen, daß die Besatzung so gemischt ist, als

wäre sie in Babylon recrutirt worden. Die europäischen Reisenden mögen die Gefahr des Reisens mit diesen Dampfern den gelben Menschen überlassen. Chinesische und japanische Seeleute suchen in der Stunde der Gefahr durch Opium die Todesangst abzuwehren, sie sind zu Widersetzlichkeiten geneigt, halten ihre Schiffe sehr unreinlich und es fehlt ihnen an gediegenen nautischen Kenntnissen.

Von dieser Abschweifung kehre ich nun zurück zur Fahrt über den atlantischen Ocean. Denken wir uns, die Fahrkarte wäre gekauft, der große Koffer im Lagerhause der Dampfergesellschaft abgeliefert und das noch verbleibende Reisegeld in amerikanische Münzen umgewechselt, was in jeder Hafenstadt leicht ausführbar ist. Das sollte alles so zeitig abgemacht sein, daß man mit seiner Handtasche gemüthlich an Bord gehen, vom Steward sich seine Koje anweisen lassen kann und doch noch einige Stunden vor Abgang des Dampfers übrig hat, welche man zur Beobachtung des interessanten Schauspiels, das die Einschiffung bietet, benutzen soll. Die Fahrkarte muß zur Hand sein, denn wenn die Glocke oder die Pfeife zur Abfahrt ertönt, werden die Passagiere zusammengerufen, um sich auszuweisen. In einigen Häfen geschieht das schon beim Betreten des Schiffes.

Draußen auf der grünen See beginnt das alltägliche Leben, das zwar nicht ganz übereinstimmend auf allen Linien ist, sich aber überall annähernd in folgender Weise abspinnt. Morgens um 8 Uhr ertönt die Glocke, um die Schläfer zu wecken. Man wird nicht gezwungen, aufzustehen, allein wenn man nicht krank ist, sollte man diesem Rufe folgen, denn der Steward will die Cabinen in Ordnung bringen, und ein kleiner Spaziergang auf Deck würzt den Appetit zu dem Frühstück, zu dem um $8^1/_2$ Uhr die Glocke ruft. Das erste

Mahl regt zur Neugierde an, wie die Tischordnung des Tages beschaffen sei.

Den Zwischendeckspassagieren werden drei Mahlzeiten verabreicht: das Frühstück um $8^1/_2$ Uhr, das Mittagessen um 12—$12^1/_2$ Uhr, das Abendessen um 6 Uhr. Mit dem Frühstück wird Kaffee, mit dem Abendessen Thee gegeben. Suppe kann man mittags regelmäßig auf den deutschen Dampfern, nicht auf den englischen, erwarten. Im Uebrigen unterscheiden sich die drei Mahlzeiten nur wenig: sie bestehen der Hauptsache nach aus Brod, Kartoffeln, Fleisch und gesalzenen Fischen. Auf den deutschen Dampfern wird am besten gesorgt in Bezug auf die Beispeisen, wie Wurzelgemüse, Hülsenfrüchte u. s. w., und was auch lobend anzuerkennen ist, den Passagieren wird durch irgend eine Extraspeise zu wissen gethan, „daß Sonntag ist", woran auf den englischen Dampfern nicht gedacht wird. Auf den letzteren spielt in Wasser gekochte Hafergrütze eine große Rolle. Zu jeder Mahlzeit wird mit einer Handglocke eingeladen; die Passagiere begeben sich unter Deck, holen ihr Eßgeschirr, das sie auf oder unter ihrem Bett aufbewahren müssen, und setzen sich an die Tische, wo die Austheilung stattfindet. Von jedem Zwischendeckspassagier wird verlangt, daß er sein Eßgeschirr selber reinigt; er thut dies an dem Krahn, der destillirtes Seewasser abgiebt. Es empfiehlt sich, daß man sich zu diesem Zwecke mit einem Waschlappen versieht oder einem Handtuch. Das Letztere ist ohnehin nöthig nebst Seife, denn beides wird den Zwischendeckspassagieren nicht geliefert, und zum mindesten einmal am Tage muß er doch eine gründliche Reinigung von Kopf und Händen vornehmen. Da außer kaltem auch warmes Wasser gegeben wird, so kann man sich Handtücher, Taschentücher und dergleichen ganz gut an Bord waschen.

Die Passagiere der ersten wie zweiten Cajüte erhalten 4 Mahlzeiten. Es sei hier bemerkt, daß die Engländer nur zwischen Cajüten- und Zwischendeckspassagieren unterscheiden, den Ersteren aber für einen Preisaufschlag — wie sie es nennen — „Extra-Accommodation“ liefern, in Wirklichkeit haben sie demnach auch drei Classen, wie es auf den deutschen Schiffen üblich ist. Die erste Cajüte unterscheidet sich von der zweiten hauptsächlich dadurch, daß sie bedeutend eleganter und mit einer Bibliothek, einem Piano u. s. w. ausgestattet und ihr Küchenzettel etwas umfangreicher ist. In letzterer Hinsicht stellt man sich den Unterschied zwischen der ersten und zweiten Cajüte am besten vor, wie den zwischen einem Gasthof ersten und zweiten Ranges. Einschalten will ich hier, daß die Eintheilung der Cajüte in 1. und 2. Classe nur auf den Dampfern eingeführt ist, welche zwischen Europa und Nord-Amerika den atlantischen Ocean kreuzen. Auf allen anderen Meeren kennt man nur die Eintheilung des Passageraums in Cajüte und Zwischendeck.

Die 4 Mahlzeiten bestehen in: erstes Frühstück um 8½ Uhr, zweites Frühstück um 12 Uhr, Mittagsmahl um 4 Uhr und Abendessen um 8 Uhr. Es ist das die englische Tischordnung, die auch auf den deutschen Dampfern eingeführt ist. Zum ersten Frühstück wird nach Wahl Kaffee oder Thee verabreicht, mit Eiern, Schinken und dergleichen; das zweite Frühstück besteht aus kaltem Fleisch mit Brod. Das Mittagsmahl möge man sich denken wie die Table d'hote in einem Gasthofe ersten, beziehungsweise zweiten Ranges. Das Abendessen besteht aus Thee, Eiern, kaltem Fleisch u. s. w. Eine reiche Getränkekarte läd zur Auswahl ein, wohlgemerkt: gegen besondere Bezahlung. Dieser Küchenzettel paßt für die erste wie die zweite Cajüte, doch muß man sich für die erste noch

eine Anzahl Leckerbissen hinzudenken. Einige englische Gesellschaften geben sogar 5 Mahlzeiten, und diese sind natürlich so eng zusammengeschoben, daß die Passagiere, kaum vom Tische aufgestanden, wieder zur Rückkehr eingeladen werden. Es kann das nur als eine Vergeudung betrachtet werden, wie denn überhaupt auf den englischen Dampfern eine größere Verschwendung von Lebensmitteln stattfindet, wie auf den deutschen und französischen, und man sagt, daß die Seemöven das so wohl verständen, daß sie mit Vorliebe der englischen Flagge folgten. Eine Verschwendung findet aber auf allen Dampfern statt, namentlich in den ersten Tagen der Seereise, wo für die Kranken mitgekocht, ihr Antheil aber in die See geworfen wird. Das hat schon oft zur Frage Veranlassung gegeben, ob es nicht räthlicher sei, die Gesellschaften berechneten das Reisegeld nur für den Transport und lieferten die Speisen, wie es in den Restaurationen üblich ist: nach der Karte und gegen sofortige Bezahlung. Im Sommer 1882 sind einige elegante englische Dampfer vom Stapel gelassen worden, auf welchen dieses System versuchsweise eingeführt worden ist. Es wird sich sicher bewähren und allgemeine Nachahmung finden. Auf den Vortheil, den es für die Reisenden gewährt, brauche ich kaum hinzuweisen: sie können bei gleichem Comfort billiger reisen.

Auf den französischen Dampfern ist eine etwas abweichende Tischordnung eingeführt. Morgens um 7 Uhr wird Kaffee oder Thee mit Brod, Butter und einer Bowle Suppe verabreicht. Von $9^1/_2$ bis 11 Uhr kann das Frühstück eingenommen werden, das aus Radieschen, Anchovis, Eiern, Schinken, Cotelettes und dergleichen besteht; zum Schluß wird Käse, Obst und eine Tasse schwarzen Kaffee gegeben. Um $4^1/_2$ Uhr beginnt das Mittagsmahl, das vollständig

gleich ist einer Table d'hote in einem französischen Gasthofe ersten Ranges. Roth- und Weißwein ist ein Bestandtheil des Mittagessens wie Frühstücks, und der Reisende kann sich nach Herzenslust bedienen. Um 8 Uhr wird der Thee mit kaltem Fleisch aufgetragen. Ich habe klagen hören, daß die Zubereitung der Speisen nicht immer gleich vorzüglich sei.

Auf welchem Dampfer man auch reist, niemals wird man über die Menge der Speisen zu klagen haben — einen Magen mit durchschnittlicher Verdauungskraft vorausgesetzt. Wem nicht genügt, was auf den Tisch gebracht wird, der wende sich an den Steward, welcher jederzeit gegen Bezahlung Speisen verabfolgt.

Die Sitze am Tisch werden durch den Obersteward angewiesen, oder von den Reisenden mit Beschlag belegt, wenn sie an Bord gehen. In diesem Falle heften sie eine Karte mit dem Namen an den ausgewählten Sitz, doch sollten sie dies im Beisein des Steward thun, um einen Zeugen zu haben, da andere Reisende gerne gewillt sind, Karten zu verschieben, um sie durch die ihrigen zu ersetzen. In der ersten Cajüte präsidirt der Capitän bei Tische, in der zweiten der erste Offizier. Auf den englischen Dampfern ist eine andere Einrichtung getroffen. Mehrere Tische sind da aufgestellt, an welchen der Capitän, der Zahlmeister, der Arzt u. s. w. vertheilt sitzen. Je nach der Zu- und Abneigung, welche man für oder gegen diese Beamten empfindet, wählt man sich einen Tisch und einen Sitz aus. Auf den neueren Dampfern stehen Drehstühle vor den Tischen, so daß man kommen und gehen kann, ohne seine Tischgenossen zu belästigen. Wo die altmodischen Bänke noch Dienste thun müssen, suche man einen Platz an deren Enden zu belegen.

Nur mit Zustimmung des Obersteward kann ein einmal belegter Platz während der Reise gewechselt werden. Wenn er behülflich zu einem guten Sitz war, dann erwartet er eine klingende Anerkennung. In Bezug auf die Bewegung des Schiffes macht es wenig Unterschied, wo man in der Cajüte sitzt.

Ein althergebrachter Gebrauch, dem man sich nicht entziehen kann und auch nicht sollte, ist, daß, wenn man auf Deck eine gewisse Linie überschreitet, ein Matrose mit Kreide die Stiefel markt oder einen Kreis um einen zieht. Dafür muß man eine kleine Strafe bezahlen, welche für das Gesammtwohl der Mannschaft in gutem Seemannsgrog angelegt wird. Diese Strafe ist übrigens nur einmal zu bezahlen.

Der nautische Tag beginnt um 12 Uhr Mittags und alle Berechnungen in Bezug auf die Bewegungen des Schiffes werden von dieser Stunde an gerechnet. Ein klein wenig Beobachtung wird die Landratte mit der „Schiffszeit" vertraut machen und die Eintönigkeit der Reise mindern helfen.

Der wachhabende Matrose schlägt jede halbe Stunde gegen die auf Deck angebrachte Glocke, und zwar: um $12^1/_2$ Uhr einmal, um 1 Uhr zweimal, um $1^1/_2$ Uhr dreimal und um 2 Uhr viermal; so wird fortgefahren. Die ungeraden Schläge zeigen stets die halben, die geraden die vollen Stunden an. Wenn acht Schläge ertönen, ist es 4 Uhr. Nun habe ich zunächst folgende Erklärung einzuschieben. Der Tag wird in Wachen von je 4 Stunden eingetheilt, mit Ausnahme der Zeit von 4 bis 8 Uhr Mittags, welche in zwei Abtheilungen zerlegt, die auch von den deutschen Matrosen „dogwatches" genannt werden. Diese Einrichtung soll verhindern, daß dieselben Leute zur selben Stunde die Wachen

beziehen, was sie müßten, wenn die 24 Stunden des Tages in 6 Wachen von 4 Stunden eingetheilt würden. Jeder Wache steht ein Offizier vor, nur der Capitän ist frei von dieser Pflicht. Er hat, wenn das Wetter schön ist, fast gar nichts zu thun, wenn es aber „schmierig" wird, ein Sturm die See aufwühlt oder ein dicker Nebel aus dem Wasser steigt, dann tritt die Sorge an ihn heran, und ganze Tage giebt es dann, wo er kaum auf einige Minuten die Brücke verlassen kann. Ein einsichtsvoller Reisender wird es unterlassen, ihn in solchen gefährlichen Stunden anzureden, wie er es sich den überhaupt zur Regel machen sollte, nie mit dem Capitän zu sprechen, wenn dieser ihn nicht zuerst anredet.

Wie ich oben erklärte, ist die Zeit von 4 bis 8 Uhr in zwei Wachen eingetheilt. Dann beginnt wieder eine volle Wache, wo die Stunden wieder geschlagen werden wie von 12 bis 4 Uhr. Diese Wache endet um Mitternacht, ihr schließt sich eine andere an, welche bis 4 Uhr morgens dauert; von da bis 8 Uhr währt die folgende Wache und den Schluß bildet die, welche um 8 Uhr beginnt und um 12 Uhr abschließt. Sollte es geschehen, daß du in der Nacht aufwachst und 5 Schläge hörst, so kannst du wissen, daß es $^1/_2$ 3 Uhr ist, es sei denn, daß du früh zu Bette gegangen und kurz geschlafen hättest; in diesem Falle könnte es auch $^1/_2$ 11 Uhr sein. Da die Lichter an Bord nicht vor 11 Uhr, an einigen Dampfern nicht vor $^1/_2$ 12 Uhr ausgelöscht werden, so ist nicht gut ein Irrthum in Bezug auf die beiden Nachtwachen möglich.

Manche Reisende haben es in der Gewohnheit, ihre Taschenuhren nach der Schiffszeit zu stellen, denn ob man ostwärts oder westwärts steuert, jeder Tag schließt mit ungefähr $^1/_2$ Stunde Zeitdifferenz ab. Der Reisende, welcher

nach Nord=Amerika fährt, verlebt Tage, die nur $23^1/_2$ Stunden lang sind, in entgegengesetzter Richtung aber solche von $24^1/_2$ Stunden. Daher erklärt es sich auch, daß die Schiffe die größte Anzahl Meilen täglich zurücklegen, wenn ihr Bug mit der Sonne läuft. Es ist übrigens nicht rathsam, täglich an der Taschenuhr zu rücken, da sie ja doch zu keiner Zeit die richtige Stunde angeben kann. Man sollte damit warten, bis man wieder auf dem Lande ist.

Wie ist die übrige Zeit des Tages zu verbringen? Nun, man beobachtet die Vögel, so lange sie noch das Schiff umkreisen, oder sobald sie jenseits wieder erscheinen, wo sie mit hellem Jubel begrüßt werden. Hinauslugen kann man nach den fliegenden Fischen, Delphinen, Hai= und Walfischen, und im Vorsommer auch nach Eisbergen. Jede Kleinigkeit wird dich interessiren, selbst ein fernes Segel, nicht größer wie eines Mannes Hand. Suche aber deine Beobachtungen nicht von der Capitänsbrücke aus zu machen; nie sollst du sie betreten. Auch dem Steuerhaus und dem Maschinen=raum bleibe fern; auf einigen Dampfern ist sogar ein Verbot angeschlagen, diese Räume zu betreten. Wenn die Matrosen Segel aufziehen, hast du eine kleine Zerstreuung, aber gehe nicht zu nahe an die Taue heran, auch laß dich von deiner Neugierde nicht zu nahe an das Bugspriet locken, wenn die See hoch geht. Eine Sturzwelle könnte dich durch=näßen oder wohl gar mit über Bord nehmen. Auch am Stern ist es gefährlich bei stürmischem Wetter.

Einige Bücher, die ich dir rieth mitzunehmen, werden dir manche Kurzweile verschaffen. Dann plaudert sich's auch gar schön in Gruppen oder zur Abwechselung wird irgend ein Gesellschaftsspiel veranstaltet. An schönen Abenden wird ein Tänzchen gewagt, zu dem eine gute Seele auf einer

Harmonika oder einer Violine aufspielt. Trage zum allgemeinen Vergnügen bei, was du kannst: singe, erzähle Anecdoten, mache Witze — man wird dir dankbar dafür sein, und wenn du das alles nicht kannst, dann sei ein dankbarer Zuhörer, und vor Allem: versuche dich nicht in gespreizter Vornehmthuerei, sie ist nirgends so schlecht angebracht, wie am Bord eines Schiffes. Der Cajütenpassagier kann täglich ein warmes Bad nehmen, er kann, wenn er Geschmack daran findet, dem Piano lauschen, wenn eine Schöne in C-Moll arbeitet. Auch das Rauchkabinet kann eine Stätte der Unterhaltung für ihn sein, doch möge er sich hüten, am Kartenspiel theilzunehmen. Diese Rauchkabinets werden manchmal zu Spielhöllen gemacht, was nicht scharf genug getadelt werden kann.

In der Mittagsstunde berechnen die Offiziere, wie viel Meilen das Schiff den letzten Tag zurückgelegt hat und auf welchem Längen- und Breitengrade es sich im Augenblick befindet; das Resultat, welches an die Cajütenthüre angeschlagen wird, liefert ebenfalls Stoff zur Unterhaltung.

Die Passagiere bilden schon in den ersten Tagen Gruppen, vom Bande der Sympathie umschlungen, welche manchmal sich gegenseitig mit freundlichen, manchmal — wenn einige unruhige Geister, die nur selten dem starken Geschlecht angehören, Drachenzähne gesäet haben — mit feindlichen Augen ansehen. Das Wetter hat viel mit der Bildung solcher Cliquen zu thun. Bei schönem Wetter suchen Alle auf dem Deck zu weilen, und das ist der rechte Platz nicht für das Cliquenwesen, wohl aber ist es die Cajüte, dieser Zufluchtsort bei Sturm und Nebel. Nimm diesen Rath: Mische dich nicht in eine Schwätzerei, bekümmere dich nicht um die Angelegenheiten anderer. Sei nicht in

der Eile, Bekanntschaften zu machen, dadurch wirst du an Achtung gewinnen. Sei höflich gegen Jedermann, aber tritt fest auf, wenn man deine Rechte kürzen will. Hast du Klagen zu führen, so bringe sie in bestimmtem, aber ruhigem, anstandsvollen Ton vor den Capitän, auf englischen Schiffen, wenn es Bezug auf Beköstigung, Wohnen und Bedienung hat, vor den Oberstewärd oder Purser, und wenn man dir kein Gehör schenken will, dann erkläre fest und entschieden, du würdest deine Angelegenheit vor die Direction der Gesellschaft bringen.

Laß dir deinen Humor nicht durch Gedanken über Unfälle, die dem Schiffe zustoßen könnten, verderben. Im Seewesen werden fortwährend Fortschritte gemacht, welche nicht allein darauf abzielen, die Reisen comfortabler, sondern auch sicherer zu machen. Neulinge fürchten den Sturm am meisten, doch nur an der Küste kann er gefährlich werden. Die neuen Dampfer sind so stark gebaut, ihre Maschinen sind so kräftig, daß sie ihn nicht zu fürchten brauchen. Der Nebel, das ist der schlimme Feind des Seemanns, dem er bis jetzt noch kein Schnippchen schlagen konnte. Wenn er, wie es bei Neufundland häufig der Fall ist, den Tag zur Nacht macht und die Fernsicht benimmt, dann muß der Schiffsführer befürchten, jeden Augenblick gegen ein anderes Fahrzeug oder einen Eisberg anzurennen. Versuche, durch electrisches Licht die Gefahr zu bannen, sind unbefriedigend ausgefallen. Die Dampfer sind gehalten, alle 5 Minuten die Dampfpfeife ertönen zu lassen, um ihr Dasein anderen Schiffen zu verkünden. Allein die Eisberge pfeifen nicht, hängen auch keine Lichter aus, und das erste Warnungszeichen, das dem Capitän wird, sind unsichere weiße Umrisse, eine Schiffslänge von seinem Kiel entfernt. Durch eine

sorgfältige Beobachtung des Thermometers kann manchmal die Annäherung eines Eisberges wahrgenommen werden, denn das Queckſilber fällt um 10—12 Grad in ſolchem Falle; manchmal ſagt auch ein kalter Luftzug: ein Eisberg kommt. Die erſten Sommermonate ſind in dieſer Hinſicht am gefährlichſten, doch kommen die Eisberge bis zum Herbſt mit der kalten Polarſtrömung von der Weſtküſte Grönlands herunter, wo ſie ſich von endloſen Gletſchern losreißen. Sie ſchmelzen in dem warmen Golfſtrom in der Regel, bevor ſie den 40. Breitengrad erreicht haben, doch ſind ſie ſchon ſo weit ſüdöſtlich wie die Azoren angetroffen worden. Wenn die Dampfer den ſüdlichen Curs nach Nord-Amerika einhalten wollten, würde die Gefahr, welche Nebel und Eisberge bringen, bedeutend vermindert werden, und ſchon einige Male haben mehrere Geſellſchaften geplant, dieſen Curs zu wählen, allein da er länger iſt wie der nördliche, und in dieſen Tagen ſcharfer Concurrenz jeder Dampfer die ſchnellſte Fahrt machen will, ſo iſt es bis jetzt noch beim Alten geblieben.

Gefahr iſt allerdings vorhanden, doch bedenke: von tauſend Fahrten verläuft nur eine unglücklich. Halte es mit jenem Philoſophen, der erklärte: er bekümmere ſich nicht im mindeſten darum, ob das Schiff in Gefahr ſchwebe, oder nicht; er habe der Geſellſchaft das Fahrgeld bezahlt, und dieſe habe dafür die Verpflichtung, ihn glücklich an der anderen Seite abzuſetzen. Wenn der Sturm tobt — laß ihn toben, er wird deſſen ſchon müde werden. Geht die See ſehr hoch, dann wird zuweilen die Schiffsſchraube für einige Minuten aus dem Waſſer gehoben. Befreit von dem Widerſtande des Waſſers dreht ſie ſich mit der Geſchwindigkeit des Blitzes und bringt den Stern des Schiffes in lebhafte Erſchütterung. Das kann nicht angenehm genannt

werden, doch gewährt es den Trost, daß alle Maschinentheile noch vollständig in Ordnung sind. Hörst du bei stürmischem Wetter das Geschnurre der Schraube, so hörst du willkommene Töne. Wenn eine Woge gegen das Schiff anprallt, als wolle sie es zertrümmern, dann springe nicht erschreckt aus deinem Bett, sondern lausche, ob die Maschine arbeitet und die Schraube tschuck! tschuck! macht. Ist das der Fall, dann lege dich ruhig auf's andere Ohr. Wenn aber das Schlimmste eintritt, dann bleibe ruhig und gefaßt und erinnere dich daran, daß noch bei jedem Schiffbruch diejenigen, welche sinn= und kopflos nach den Booten stürzten, am schlechtesten weggekommen sind. Sie haben oft eine Gefahr über sich heraufbeschworen, die für den Muthigen nicht vorhanden war. Gehe zunächst nach den Schwimmgürteln, die auf jedem Schiffe sichtbar und leicht erreichbar hängen müssen. Schnalle dir einen unter die Arme, nur nicht um den Leib, denn du ertrinkst dann sicher. So ausgerüstet befolge gefaßt die Befehle der Offiziere; steige ohne Ueberstürzung in ein Boot, und wenn es zum Schwimmen kommt, entledige dich der Oberkleider. Frauen sollten in diesem Falle ihre langen Kleider abwerfen, im ersten Augenblick helfen sie wohl tragen, dann aber ziehen sie in die Tiefe. Seit die Dampfer mit wasserdichten Abtheilungen versehen sind, ist die Gefahr des Sinkens bedeutend vermindert worden, vorausgesetzt, daß die Mannschaft ihre Pflicht thut. Im unglücklichsten Falle kann der Dampfer wohl sinken, allein so langsam, daß genügende Zeit bleibt, alle Menschenleben in die Boote in Sicherheit zu bringen.

Sobald die Worte von Ohr zu Ohr getragen werden: wir nähern uns dem Lande, ist es Zeit, an die Austheilung der Trinkgelder zu denken. Vom Zwischendeckspassagier

werden solche nicht erwartet, wohl aber vom Cajütenpassagier. Zwang ist es zwar auch für diesen nicht, allein einem alten Herkommen wird er sich doch nicht entziehen wollen. Auf den deutschen Dampfern giebt man dem Steward, der die Cabine in Ordnung hält, 10 Mark, dem, der bei Tisch aufwartet, ebenso viel, auf den englischen Dampfern 10 Shilling und auf den französischen 10 Franken — wenn man ein Passagier erster Cajüte ist. Wer in zweiter Cajüte fährt, mag den halben Betrag geben, vorausgesetzt, daß man diese beiden Stewards nicht in ganz besonderer Weise in Anspruch genommen hat. Klug und weise verfährt, wer bei der Abfahrt diesen Dienern sagt, daß er ihnen am Schluß der Reise ein bestimmtes Trinkgeld geben würde, wenn er zufrieden mit ihnen wäre. Der Schuhwichser erwartet 5 Mark, 5 Franken oder 5 Shilling, wenn er während der Reise das Fußzeug gewichst hat, und ein gleicher Betrag ist dem Badewärter zuzuweisen, wenn man öfter die ihm unterstehende Anstalt benutzt hat. Wenn man ein regelmäßiger Besucher des Rauchkabinets gewesen ist, mag man dem betreffenden Steward $2^1/_2$ Mark, $2^1/_2$ Franken oder $2^1/_2$ Shilling geben, und ebenso viel dem Deksteward, vorausgesetzt, man hat einen Stuhl an Bord gebracht, welchen derselbe beaufsichtigt hat. Alle diese Trinkgelder sollte man nicht vor dem letzten Reisetag verabreichen, denn sobald sie gegeben sind, vermindert sich die Aufmerksamkeit der Stewards auffallend.

Land kommt in Sicht und die Offiziere verkünden allen, die es wissen wollen, die Stunde, wo der Dampfer in den ersehnten Hafen einlaufen wird. Ein reges Leben entwickelt sich nun an Bord. Die Zwischendeckspassagiere werden aufgefordert, ihre Strohsäcke und Kopfkissen in das Meer zu werfen, und gewöhnlich lassen sie auch ihr Eßgeschirr folgen,

das nun überflüssig geworden ist. Die Feldstühle werden zusammengeschnürt und die Handkoffer unter den Cojen hervorgezogen, denn nun beginnt der Kleiderwechsel und das Verpacken der Reisekleider. Weiße Hemden, welche man bis dahin nur spärlich oder nie gesehen hat, strahlen nun auf jedes Mannes Brust, und die Pantoffeln haben gewichsten Schuhen oder Stiefeln Platz gemacht. Die ganze Gesellschaft scheint in wenigen Stunden einen Häutungsprozeß durchgemacht zu haben, und Befriedigung, wenn nicht gar helle Freude spricht aus jedem Gesicht. Wohl freut sich jeder, bald wieder festes Land zu betreten, doch mischt sich die Freude in der Regel mit einem Gefühl der Zuneigung für das Schiff, das uns wohlbehalten über den Ocean trug, und sein ferneres Schicksal flößt uns stets Interesse ein.

Die Seekrankheit.

Seit altersgrauer Zeit mühen sich die Gelehrten ab, die Ursachen festzustellen, welche die Seekrankheit hervorrufen, aber bis zum heutigen Tage sind sie noch nicht einig geworden, und es will scheinen, als ob sie es auch nicht würden, so lange die Wogen rollen. Wie die einen behaupten, soll eine Nervenerregung der Krankheit zu Grunde liegen, wie die andern meinen, ist ihr Sitz allein im Magen zu suchen. Theoretiker giebt es auch, welche erklären, daß im Gehirn der Ursprung des Leidens zu suchen sei; nur durch die bekannte Sympathie der Körperorgane werde der Magen in Mitleidenschaft gezogen, und ganz neuerdings will man

gefunden haben, daß die Flüssigkeit in den Gehörgängen durch ihr Schwanken Schwindel im Kopfe errege. Einige Schlauköpfe suchen den Sitz des Leidens in der Leber, in den Darmkanälen, in der Milz und Gott weiß wo noch. Alle diese Theorien haben sich als nicht stichhaltig erwiesen. Es giebt Leute, deren Nervenschwäche man auf den ersten Blick erkennt, und die doch von der Seekrankheit unberührt bleiben, während andere, die Nerven wie Schlepptaue haben, in einen jammervollen Zustand versetzt werden, sobald sie ein schwankendes Schiff betreten. Reisende mit schwachem Magen werden nicht gewahr, was Seekrankheit ist, während andere, die ihren kräftigen Magen nicht genug zu rühmen wissen, sterbenskrank werden. Um es kurz zu sagen: es läßt sich keine allgemeine Regel aufstellen, und aus diesem Grunde giebt es auch kein Allgemeinmittel gegen die Seekrankheit. Ein Bruchtheil der Reisenden muß sich geduldig in sein Schicksal ergeben, da alle Mittel erfolglos bleiben, ja, es giebt Menschen, die niemals widerstandsfähig werden, einerlei, wie oft und auf wie lange sie zur See gehen. Von dem berühmten Admiral Nelson wird gesagt, daß er sich niemals wohl befunden habe, wenn er ein schwankendes Schiff unter den Füßen hatte, und bekannt ist, daß es Matrosen giebt, welche niemals gute Seeleute werden, weil sie, nicht allein wenn sie wieder eine Reise antreten, sondern auch während eines Sturmes, zu einer Zeit also, wo ihre Dienste am nothwendigsten sind, seekrank werden. Glücklicherweise bilden die so gearteten Menschen einen geringfügigen Bruchtheil der Reisenden, für die große Mehrzahl giebt es Mittel, die, wenn sie auch die Krankheit nicht vollständig fern halten, doch Linderung verschaffen. Und da einstimmig anerkannt wird, daß die Seekrankheit selbst in ihrer mildesten Form

ein höchst unangenehmes Leiden ist, so wird jedes Gegenmittel willkommen geheißen werden müssen, selbst von denen, welche für ihre Person keinen Gebrauch davon zu machen haben, denn es ist das Gegentheil von einem Genuß, mit seekranken Gefährten reisen zu müssen.

Man beachte: unumgänglich nothwendig ist es, daß jeder aus der Liste der Gegenmittel durch Versuche dasjenige kennen lernt, welches ihm volle Hülfe oder Linderung verschafft. Zu diesen Gegenmitteln gehört auch das Verhalten kurz vor der Einschiffung und in den ersten Stunden der Reise. Während dieser Zeit kann ein erfahrener Reisender die Beobachtung machen, daß viele Passagiere durch unverständiges Verhalten die Seekrankheit geradezu herausfordern. Er kann sehen, wie sie in den Restaurationen und Gasthöfen schwelgen, und für eine etwaige Warnung die Entgegnung wissen: die Aerzte sagen, man solle tüchtig vor der Einschiffung essen. Das sagen sie allerdings — zwar nicht alle — allein ich gestehe offenherzig, daß es mich ganz kalt läßt, was die Aerzte in dieser Beziehung sagen. Ich habe ungefähr 40 Seereisen in verschiedenen Erdtheilen gemacht und habe somit ein Recht, mitzusprechen, wenn es gilt, Erfahrungen auszutauschen, die doch nur allein maßgebend sein können. Nicht von meinen persönlichen Erfahrungen spreche ich, sondern die zahlreichen Beobachtungen an meinen Mitreisenden führten mich zu der Ueberzeugung, daß schlimm berathen ist, wer jenen Rath der Aerzte befolgt. Man soll nicht mit leerem Magen an Bord gehen, aber noch weniger mit einem überfüllten. Verständig verhält sich nur der, welcher vor der Abreise gerade so lebt, wie er alltäglich zu leben gewöhnt ist. Die vorhergehende Landreise bringt ohnehin die Verdauungsorgane mehr oder weniger in Unordnung,

und diese durch starke Mahlzeiten im Abfahrtshafen noch zu erhöhen, möge man sich wohl hüten. Man esse und trinke möglichst regelmäßig und nicht mehr wie die gewohnten Mengen. Fette Speisen müssen vermieden werden, wie auch solche, von welchen man aus Erfahrung weiß, daß sie Uebelkeit oder Unbehagen, einerlei wie unbedeutend, erregen. Die Anwendung von Abführmitteln vor der Abreise ist verwerflich.

Neulinge pflegen in den ersten Stunden nach der Abfahrt wie Ameisen auf dem Schiffe hin und her zu laufen. Bald sieht man sie am Bug, bald am Stern, bald auf der Capitänsbrücke, bald im Salon, und damit fahren sie fort, bis Neptun sein Opfer fordert. Dieses Verhalten ist sehr unverständig. Wer noch nicht aus Erfahrung weiß, ob er seekrank wird, sollte sich auf Deck in der Nähe des Schornsteins einen Platz suchen, um sich möglichst weit zurückgelehnt hinzusetzen und das Weitere ruhig abzuwarten. Alle Gedanken an die Seekrankheit muß er sich aus dem Kopfe schlagen, und wenn ein Mitreisender ihn in ein bezügliches Gespräch verwickeln will, muß er um Stillschweigen bitten oder den Platz wechseln. Eine geistige Beschäftigung lenkt am besten die Gedanken ab, man nehme deshalb ein Buch zur Hand und lese recht aufmerksam. Wenn das Schiff von einem Wogenkamm anscheinend ins Bodenlose sinkt, dann schließe man die Augen. Es ist nicht räthlich, an den ersten Mahlzeiten theilzunehmen, selbst wenn man sich erträglich wohl befindet, und wenn man krank ist, sollte das Anstandsgefühl die Theilnahme verbieten. Diese Bemerkung ist nicht überflüssig, denn man hat nicht selten Gelegenheit zur Beobachtung, daß Reisende sich einer unnatürlichen Eßgier hingeben und bei Tisch erscheinen, wenn

ihr Magen auch gar nicht aufnahmefähig ist. Die Folge ist eine Scene, welche die Tischgenossen mit Ekel erfüllt und sie wohl gar zum Verlassen des Speisesalons nöthigt. Es schadet durchaus nichts, sondern trägt nur zum Wohlbefinden bei, wenn man sich den ersten Tag mit einigen Zwiebacken benügt, die man in der Tasche mitführen kann. Wer aus Erfahrung weiß, daß er sich im Bett am wohlsten fühlt, möge bei der Abfahrt sofort in seine Koje schlüpfen und da verharren, bis er Appetit verspürt. Dem Neuling aber ist nicht zu rathen, eher unter Deck zu gehen, als bis ihn die Nacht zum Aufsuchen seiner Lagerstätte zwingt. Es giebt nämlich viele Reisende, welche wohl und munter bleiben, so lange sie sich auf Deck befinden, aber sofort krank werden, sobald sie die Cajütentreppe hinuntersteigen — durch den Geruch, der inseits herrscht. In warmen Regionen können sie der Seekrankheit ein Schnippchen schlagen, nicht aber in kalten. Auf dem indischen Ocean ist es beispielsweise gebräuchlich, daß sich jeder Reisende ein Nachtlager auf dem Deck bereitet; auch auf dem Mittelmeer habe ich auf Deck köstlicher Nachtruhe gepflegt. Auf der Nordsee habe ich einen dahin gehenden Versuch gemacht, der mir aber, obgleich es Mittsommer war, nicht behagen wollte. Die Temperatur auf dieser See wie auf dem atlantischen Ocean läßt es nur selten zu, daß man die Nächte auf Deck verbringen kann. Doch giebt es Reisende, die trotz Sturm und Kälte auf Deck bleiben, um nicht den Angriffen der Seekrankheit ausgesetzt zu werden. Ich erinnere mich, daß wir auf einer Fahrt über den nördlichen Theil des atlantischen Oceans drei Männer an Bord hatten, welche selbst bei einem s. g. Hundewetter die ersten Nächte auf Deck verbrachten, so stark war ihre Abneigung gegen die Seekrankheit.

Für die Mehrzahl der Reisenden ist der Rath beachtenswerth, sich so viel wie möglich auf Deck aufzuhalten. Wer aber bis zur Hülflosigkeit krank wird, sollte sich in sein Bett legen, und zwar auf den Rücken, mit geschlossenen Augen. Es ist das die beste Lage, diejenige, welche allen Seekranken, einerlei, wie sie sich auch befinden, die meiste Linderung verschafft, nicht selten sogar den Ausbruch der Krankheit verhütet. Ich habe Reisende kennen gelernt, die genöthigt waren, zur Verhütung der Krankheit in den ersten drei oder vier Tagen flach auf dem Rücken zu liegen, da sofort Erbrechen eintrat, wenn sie Mine machten, sich zu erheben. In dieser Lage ließen sie sich vom Steward ernähren, der ihnen Bissen für Bissen in den Mund stecken mußte. Andere Reisende, welche diesem Beispiel folgten, fanden sich in ihren Hoffnungen getäuscht. Ich kann es nicht genug betonen, daß es ein Allgemeinmittel gegen dieses Leiden nicht giebt. Rathen will ich aber zu dem Versuche, die erwähnte Lage im Bett einzunehmen, in vielen Fällen mag er den gewünschten Erfolg haben.

Wer findet, daß er sich auf Deck wohler befindet wie in der Koje, sollte selbst dann die frische Luft aufsuchen, wenn er sich von einem Mitreisenden oder dem Steward die Treppe hinauftragen lassen muß. Vergessen möge er aber nicht, einen warmen Rock anzuziehen und eine Decke mitzunehmen, welche er sich auf die Füße legt, denn in diesem Zustand ist er leicht zum Frösteln geneigt. Sobald er die Fische zu füttern für nothwendig erachtet, möge er sich an die Leeseite des Schiffes setzen, damit er windwärts ausspucken kann. Neulinge pflegen in dieser Beziehung sehr gleichgültig zu sein — zu ihrem und anderer Schaden. Wenn sie sich gegen den Wind kehren, beflecken sie ihre

Kleider und mehr noch diejenigen von Personen, welche sich in der Nähe befinden, und was denselben noch unangenehmer sein muß, es fliegt ihnen in der Regel ein Theil des Fisch=futters ins Gesicht.

Ob man essen soll während der Seekrankheit? Manche bejahen es nicht allein, sondern rathen es dringend an. Sie wollen wissen, daß man dadurch sein Leiden lindere und daß man sich später um so wohler fühle, je öfter man erbrochen habe. Ich denke, die Widersinnigkeit dieses Rathes liegt auf flacher Hand. Wenn ein Organ leidend ist und gegen die Zumuthung, seine gewohnte Thätigkeit aufzunehmen, in der Weise protestirt, wie es in diesem Falle der Magen thut, soll man es in Ruhe lassen. Es ist unnatürlich, während einer Seekrankheit den Magen mit Speisen zu füllen. Er muß geschont werden, bis er durch Appetit anzeigt, daß er bereit sei, in herkömmlicher Weise weiter zu arbeiten.

Vorsicht in der Wahl der Speisen ist nothwendig, selbst wenn sich der Appetit regt. Fette und schwer verdauliche Speisen müssen streng gemieden werden, als da sind: Hummersalat, Schinken, Fische, Eier, Pfannkuchen und der=gleichen. Thee und Zwieback bilden die zuträglichste Diät während und kurz nach der Krankheit. Gekochtes Obst kann ohne Schaden hinzugefügt werden, namentlich sind geschälte gebackene Aepfel zu empfehlen. Im Zustande der Besserung macht sich oft ein Verlangen nach sauern Gurken und Pickels fühlbar, die auch genossen werden können. Limonade ist ein in allen Krankheitsstadien empfehlenswerthes Getränk, ebenso Sodawasser, wie überhaupt alle kohlensäurehaltigen Getränke, den Champagner eingeschlossen. Der Letztere darf aber nur in kleinen Mengen genommen werden und wer Erquickung von ihm erwartet, muß sich vor der Abreise mit einem

Champagnerzapfen versehen, damit er eine Flasche in Pausen austrinken kann, ohne daß der größte Theil absteht.

Vor dem Genusse anderer geistigen Getränke aber kann ich nicht nachdrücklich genug warnen. Es ist leider ein weit verbreiteter Wahn, man könne der Seekrankheit mit Hülfe von Cognac, Rum und andern stark alkoholhaltigen Getränken vorbeugen oder doch ihre Kraft brechen, daher beim Beginn einer Seereise ein ungewöhnlicher Gebrauch von Spirituosen zu bemerken ist. Selbst zarte Damen, welchen man es gewiß nicht zutrauen sollte, schwingen das Schnapsfläschchen gleich einem Bürstenbinder — ein Act heller Verzweiflung. Schwer ist es zu begreifen, wie man trotz aller gegentheiligen Erfahrungen immer noch zu diesem Mittel greifen kann, das geeignet ist, die Seekrankheit hervorzurufen, aber nicht zu unterdrücken. Es liegt ja auch auf flacher Hand. In diesem Zustand der Nervenerregung darf man kein Mittel zur Anwendung bringen, welches als nervenaufregend bekannt ist; naturnothwendig verschlimmert man das Uebel dadurch nur. Kommt dann noch hinzu, daß ein Seekranker den Genuß starker geistiger Getränke nicht gewohnt ist, dann kann er sein Leiden auf den höchsten Grad steigern. Man lasse sich nur nicht durch die bekannte Thatsache irre führen, daß man mit einem Bittern, Cognac oder Rum den in Unordnung gerathenen Magen „einrenken" kann. Es handelt sich hier um eine ganz andere Krankheitserscheinung, als um einen erkälteten oder überladenen Magen.

Jedes geistige Getränk vermeide man, selbst den für unschuldig gehaltenen Rothwein, denn er verstopft — er übt also in diesem Falle eine doppelt schädliche Wirkung aus.

Dagegen gewähren kölnisches Wasser und andere aromatische Essenzen eine angenehme Labung. Das Einathmen ihrer Düfte belebt und stärkt, und in die Koje gesprengt vertreiben sie den unangenehmen sauern Geruch, welcher in diesem Raume herrscht.

Unter den Mitteln gegen die Seekrankheit, welche sich als empfehlenswerth erwiesen haben, nehmen breite Gürtel einen hervorragenden Rang ein. Namentlich beleibten Personen gewähren sie, wenn fest geschnallt, einen beträchtlichen Schutz. Das weiß man auch in Seestädten so gut, daß fast alle Verfertiger von Bruchbändern und chirurgischen Instrumenten „Gürtel gegen die Seekrankheit" empfehlen. Es wird zuweilen gerathen, statt dieser Gürtel fest anliegende Unterkleider zu tragen, allein wenn sie Wirkung thun sollen, müssen sie den Körper so fest umklammern, daß der Träger zu der Ueberzeugung kommt, die Seekrankheit sei das kleinere Uebel.

In den meisten Fällen gewährt aber ein Abführmittel Schutz oder Linderung. Ich habe schon an anderer Stelle von der Nothwendigkeit gesprochen, ein solches Mittel während der Seereise zur Verfügung zu haben und will hier nur hervorheben, daß ein allgemeines Recept nicht gegeben werden kann. Es giebt bekanntlich eine große Menge Stoffe mit abführender Eigenschaft, allein sie üben nicht bei allen Menschen die gleiche Wirkung aus, gerade so wie es mit den Verstopfungsmitteln der Fall ist. Unter den letzteren ist Opium das bekannteste und wirksamste, doch giebt es Leute, welchen es Durchfall verursacht. Das Gleiche gilt von Chocolade, dem gebräuchlichsten Hausmittel gegen Durchfall. Ich habe einige Freunde, die Glaubersalz centnerweise verbrauchen können, ohne Wirkung zu verspüren, und ein Lehrer, dessen Bekanntschaft ich auf der Reise machte, suchte

vergeblich mit Bittersalz abzuführen. Das sind Ausnahmen, und zwar seltene, allein die Möglichkeit ist vorhanden, daß der Leser gerade eine solche Ausnahme ist. Es empfiehlt sich daher, gelegentlich zu erproben, auf welches Abführmittel man sich verlassen kann. Erwähnen will ich, daß diejenigen, welche zugleich die Leber anregen, für die besten gegen die Seekrankheit gehalten werden. Ein solches Mittel ist Podophyllin, das in allen englischen und nordamerikanischen aber soviel ich weiß, nicht in deutschen Apotheken zu haben ist. Man läßt es sich am besten in Form von Pillen geben, von welchen Erwachsene den Tag nicht mehr wie vier, Kinder nur zwei nehmen dürfen. Wer von Deutschland abreist, kann sich leicht von jedem Apotheker zusammengesetzte Pillen oder Pulver herstellen lassen, welche die erwähnte doppelte Wirkung ausüben. Bittersalz, Ochsengalle, Rhabarber sind die einfachen Abführmittel, welche am häufigsten mit Erfolg gebraucht werden.

Neuerdings ist Pepsin von einem Arzte als Allgemeinmittel gegen die Seekrankheit empfohlen worden, weil es, wie die anderen Allgemeinmittel, in einer Anzahl Fälle Befriedigung gewährte. Pepsin ist ein gutes und, was hervorgehoben zu werden verdient, selbst in großen Mengen genommen, unschädliches Abführmittel, und darauf wird sein Werth zurückzuführen sein. Man kann es sich in jeder deutschen Apotheke in Pillenform geben lassen. Die Warnung mag nicht überflüssig sein, alle Abführmittel nur maßvoll zu gebrauchen, da man sich andernfalls Nachwehen zuziehen kann, welche es bereuen lassen, daß man nicht lieber die Leiden der Seekrankheit ertragen hat. Besonders vorsichtig sollte sein, wer an Schwäche der Verdauungsorgane leidet. Für ihn empfiehlt es sich, nur sehr gelinde abzuführen und ein

Senfpflaster über den Magenmund zu legen. Solche Pflaster kann man in jeder Apotheke unter dem Namen Senfblätter haben. Man hat nur nöthig, sie anzufeuchten und auf die bezeichnete Stelle zu legen. Durch den Gegenreiz, welchen sie ausüben, unterdrücken sie das Erbrechen.

Außer den Abführmitteln verdienen auch die beiden nervenberuhigenden Mittel: bromsaure Pottasche und bromsaures Natron die Beachtung aller Seereisenden. Diese beiden Stoffe sind nahe verwandt und es dürfte, nach den Ergebnissen der angestellten Versuche zu urtheilen, einerlei sein, zu welchem der Reisende greift. In Fällen, wo Seekranke durch mehrtägiges Erbrechen und längere Schlaflosigkeit sehr erschöpft waren, hat sich bromsaure Pottasche außerordentlich wohlthätig erwiesen. Die Pulver werden in Sodawasser oder, wenn solches nicht zu haben ist, in versüßtes kaltes Wasser gerührt, das schluckweise getrunken werden muß, damit es der Magen nicht ausstößt. Bromsaures Natron ist in gleicher Weise angewandt worden, mit dem Erfolge, daß es sofortige Linderung schaffte. Ein bekannter amerikanischer Arzt, der an sich und anderen mit diesem Stoffe experimentirt hat, empfiehlt, mit der Anwendung zwei Tage vor der Abreise zu beginnen und zwei Tage nach der Abreise fortzusetzen. Es sei ihm nur ein Fall bekannt geworden, wo dieses Mittel die Seekrankheit nicht verhindert habe. Seine Vorschrift ist: 20 bis 30 Gran in einem Bierglas voll kalten Wassers dreimal täglich genommen. Die Pulver müssen in Papier gefaltet und in einer Glasflasche oder einer Zinnbüchse wohl verschlossen aufbewahrt werden.

Worte, die den Schluß einer Besprechung bilden, prägen sich am dauerhaftesten ins Gedächtniß ein, daher ich erst an dieser Stelle den beherzigenswerthen Rath gebe: sich bei der

Einschiffung jedes Gedankens an die Seekrankheit zu entschlagen, oder mit dem festen Entschluß an Bord zu gehen: ich will nicht seekrank werden! Die Macht des Geistes über den Körper, welche man gewöhnlich die Macht der Einbildung nennt, ist in manchen Fällen so groß, daß sie krank oder gesund macht. Wie manchem bleichen Menschen ist von seinen Freunden gesagt worden, er sei krank — so lange gesagt worden, bis er es glaubte und sich ins Bett legte. Nicht selten finden sich die willensstarken Menschen, welche durch scharfes Nachdenken körperliche Schmerzen unterdrücken können. Oefter wie man glauben mag, wird die Seekrankheit durch die Macht der Einbildung hervorgerufen. Eine Landratte denkt und spricht bei der Einschiffung so viel von der Seekrankheit, daß in ihrem Geiste die Einbildung entsteht, krank zu sein, und der Körper diese Einbildung zur Thatsache macht. Darum die Gedanken abgelenkt, und wer dazu kein anderes Mittel weiß, befolge das Beispiel jenes berühmten englischen Gelehrten, der den Kopf über Bord hielt und das Wellenspiel wie die Schiffsbewegungen genau verfolgte — nur so konnte er sich vor der Seekrankheit schützen.

Die Macht der Einbildung erfuhr ich an mir selber, als ich zum ersten Mal zur See ging. Langsam steuerte der Dampfer aus dem Hamburger Hafen und ich saß am Backbord, ganz von dem Gedanken erfüllt: jetzt heißt es zunächst die Seekrankheit überstehen. Als bei Glückstadt die Ufer der Elbe zu verschwinden begannen, sagte ich zu mir: nun geht's los. Schon glaubte ich Brechreiz zu verspüren, und vorsichtshalber hielt ich den Kopf über die Schanzkleidung. Jetzt — jetzt — — nein, merkwürdiger Weise wurde gar nichts daraus. Weder damals noch später wurde ich seekrank, freilich, wie ich scharf hervorheben

will, nur durch Beobachtung von zweckdienlichen Verhaltungsmaßregeln.

Nie habe ich aber ein interessanteres Beipsiel von der Macht der Einbildung kennen gelernt, wie auf einer Fahrt der amerikanischen Westküste entlang. In San Diego stieg ein neu vermähltes Pärchen ein, das seine Hochzeitsreise nach San Franzisco machen wollte. Die erste halbe Stunde wurde, wie ganz natürlich, mit Küssen und Kosen verbracht. Dann wurde es dem Frauchen plötzlich „nicht gut" und der Jammer der Seekrankheit begann. Heftiger und immer heftiger ertönten ihre Klagen, und schließlich behauptete sie, sterben zu müssen. Selbst die rauhen Seeleute fühlten Mitleid und suchten zu trösten — vergeblich. Immer bestimmter behauptete sie, sterben zu müssen, und stellte an den Capitän sogar das Ansinnen, nach der Küste zu steuern und sie an's Land zu setzen. Der biedere Capitän hatte viel Mitleid mit der jungen Frau, allein gegen die Segelvorschrift durfte er unter keinen Umständen handeln. Als das Jammern gar zu arg wurde, trat ein alter Herr an die Sterbenskranke heran, stellte sich als Arzt vor und versprach, ihr ein unfehlbares Heilmittel zu bereiten, wenn sie Vertrauen zu ihm haben wolle. O, gewiß wolle sie das — ganz gewiß. Der Alte stieg in die Küche, knetete aus Brodteig 6 Pillen und bestreute sie mit gepulvertem Zucker. Alle 2 Minuten eine Pille — lautete die Vorschrift. Und als die 6. Pille zwischen den schönen Lippen verschwand, da — Wunder über Wunder — war das Frauchen so gesund wie ein Fisch im Wasser, und dankte thränenfeuchten Auges ihrem Erretter — der kein Arzt, nur ein tüchtiger Menschenkenner war.

Specieller Rath für Damen.

Um dem Vorwurf zu entgehen, welcher häufig gegen die Reisehandbücher erhoben wird: nur das männliche Geschlecht bei der Ertheilung von Rathschlägen zu berücksichtigen, schiebe ich diesen nur für Damen berechneten Abschnitt ein. Ein Rath für Damen kann natürlich nur von einer Dame gegeben werden, und da ich eine solche nicht bin, lasse ich eine praktische, viel gereiste Amerikanerin sprechen, indem ich ausfallen lasse, was deutschen Damen nicht wissenswerth sein kann. Auch einige Abänderungen nehme ich vor, nur zum Zwecke der Verdeutlichung.

Wer zur See geht, nimmt sich in der Regel einen s. g. Schiffskoffer, „steamertrunk“ von den Engländern und Amerikanern genannt, mit. Darunter versteht man eine lange, flache Handtasche von 13 Zoll Höhe, gerade hoch genug, um sie unter die Koje schieben zu können. Ich aber ziehe einen 13 Zoll im Viereck haltenden Handkoffer vor; ihn nenne ich meinen steamertrunk. In der Cabine neben dem Waschstand steht gewöhnlich ein Feldstuhl, darauf lege ich diesen Koffer, decke einen gefalteten Shawl darüber und schaffe mir damit einen festen comfortabeln Sitz. Will ch ihn öffnen, dann habe ich nicht den Trubel, ihn unter der Koje hervorziehen zu müssen, wie ich es mit einem gewöhnlichen Schiffskoffer thun muß. Im Mittelpunkt des Deckels ist ein flacher Ledergriff, an dem ich das geschlossene Köfferchen bequem transportiren kann. Im Innern ist ein kleiner Einsatz, in welchen ich meine kleinen Siebensachen lege, und reichlich Raum ist unter demselben für alle meine Wäsche, welche ich auf der Reise brauche. Dieser Koffer,

ein Nachtsack und ein Shawlriemen ist alles, was ich in die Cabine mitnehme.

Einige Damen haben die Gewohnheit, ihre Sachen „der Bequemlichkeit wegen", wie sie sagen, in der Cabine umherzustreuen, ohne Rücksicht auf den Comfort ihrer Mitreisenden zu nehmen. Wer eine Cabine für sich bezahlen kann, der möge thun, was ihm gefällt, wer das aber nicht kann, der möge auf der Seite seines Hauses bleiben. Dann giebt es auch Leute, welche einen Haufen Eßwaaren in der Cabine aufbewahren und laute Klagen über den Besuch von Ratten führen. Nimm nichts Eßbares mit, es sei denn ein Körbchen mit Citronen. Eine Schachtel mit abführenden Pillen vergiß nicht, und wenn du gewohnt bist, solche von Zeit zu Zeit zu nehmen, so lasse sie für die Seereise etwas kräftiger machen oder vergrößere den Vorrath entsprechend. Grober blauer Flanell oder Sersch ist der beste Stoff für das Kleid, welches man an Bord des Dampfers tragen will. Lasse den Rock so kurz wie möglich machen, ohne daß es auffallend wird, und ferner sollte er an die Taille anhängbar sein. Um kein Corset tragen zu müssen, empfiehlt sich eine Blousentaille, die fast jedermann schön kleidet, wenn sie gut gemacht ist. Um den Nacken und die Schultern muß sie vollkommen passend sitzen.

Einen Flanellrock, einen dünnen Rock von hellem Gingham, warme Flanellhemden, ein Paar Flanellhosen, türkischroth, zu tragen über dem gewöhnlichen Unterzeug, zwei Paar starke Schuhe mit breiten Absätzen und Knöpfen oder Schnüren als Stütze für die Fußgelenke, warme Strümpfe von Seide oder Wolle. Beschwere dich nicht mit zu vielen Röcken. Deine Glieder müssen gut bedeckt sein, aber volle Bewegungsfreiheit haben. Einerlei, welche Jahreszeit es

sei, nimm einen guten, dicken Tuchüberwurf mit, der bis an die Borte deines Kleides reicht und vom Halse bis unten hin fest zugeknöpft werden kann. Laß den Hut weg, er wird vom Winde zum Segel gemacht, dagegen sorge für einen breiten Kragen, der, in die Höhe geschlagen, Ohren und Nacken warm hält, während du auf Deck spazieren gehst oder auf einem Feldstuhl sitzest. Zwei oder drei breite Außentaschen sind unerläßlich. Wage dich niemals auf Deck, ohne dieses Kleidungsstück und einen Shawl zur Bedeckung der Füße, während du sitzest.

Trage ein gewöhnliches Nachtkleid in deinem Bett, und wenn du ins Bad gehst, wirf ein Oberkleid von Flanell darüber. Wer es liebt, in Seewasser zu baden, wird gewiß nicht versäumen, von den prächtigen Badeeinrichtungen auf den Dampfern häufig Gebrauch zu machen.

Vergiß nicht, Pulswärmer an deine Handschuhe zu nähen, damit deine Handgelenke warm bleiben. In Bezug auf die Kopfbedeckung mußt du deine Wahl zu treffen wissen. Weiche Filzhüte sind recht comfortabel, allein sie kleiden nicht immer gut. Eine der schönsten und comfortabelsten Kopfbekleidungen für Damen über 30 Jahre ist die normandy'sche Kappe, von Seide gemacht, mit einer weichen Krone. Sie verliert nicht leicht die Form und verträgt rücksichtslose Behandlung. Die beste Haartracht ist ein glatter Zopf am Nacken. Das Vorderhaar hält man in Ordnung, indem man es jedesmal tüchtig bürstet, bevor man die Cabine verläßt. Während der Seereise das Haar kräuseln oder locken zu wollen, würde lächerlich sein.

Wenn das Wetter warm ist an dem Einschiffungstag, dann schnüre deine Schiffskleider in einen Shawlriemen und trage einen Anzug, der dir auf der Reise als Kleiderwechsel

Dienste thun kann. Trage denselben Anzug bei der Ankunft im Bestimmungshafen, wenn du an's Land zu gehen beabsichtigst. An diesem Tage magst du die Schiffskleider in den Handkoffer packen, aus dem du die Wäsche nimmst, welche nun sämmtlich schmutzig sein wird, um sie in den Shawlriemen zu schnüren. Den Schiffskoffer, Feldstuhl, Shawl u. s. w. läßt man dem Agenten der Dampfergesellschaft, entweder zur Aufbewahrung bis zur Rückkehr oder mit dem Auftrage zur Weiterbeförderung. Schreibe deine volle Adresse deutlich auf jedes Gepäckstück, und wenn möglich, mache aus allen einen Packen.

Der große Koffer, welchen man für den Laderaum des Schiffes abgiebt, hat, wenn er in einer Fabrik hergestellt wurde, in der Regel 36 Zoll Länge, 23 Zoll Höhe und 20 Zoll Breite. Er hat nur einen Einsatz, welcher an dem einen Ende abgetheilt ist für Hüte und Mützen, von welchen drei Platz finden können, ohne gedrückt zu werden, sie müssen nur sorgfältig in Seidenpapier gepackt werden, damit sie nicht hin und her rutschen können. Die anderen zwei Drittel des Einsatzes sind offen und flach. Hier werden die Kragen, Manschetten, Handschuhe, Bänder, Taschentücher, einige helle Schleifen, 8 Paar Strümpfe, von welchen einige von dicker Wolle sein sollten, ein Schächtelchen mit Manschettenknöpfen und einige billige Juwelen, deren Verlust sich verschmerzen läßt, hingelegt. Ein Päckchen Stecknadeln, einige Vorstecknadeln und Haarnadeln sollten, säuberlich zusammengebunden, nicht fehlen. In die innere Höhlung des Kofferdeckels, welche mit einem, an Haken hängenden Deckel verschließbar ist, werden 3 Paar Schuhe gelegt, ein Paar für den Gesellschaftsanzug passend, ein anderes zum Spazierengehen und das dritte, stärkere, zum Ausgehen bei schlechtem

Wetter. In den verbleibenden Raum legt man einen Shawl, den Badeanzug von blauem Flanell, der in einer verschnürbaren Gummidecke verpackt sein sollte, damit er transportirt werden kann, ob naß oder trocken. Diese Vorrichtung ist sehr vortheilhaft zu Hause wie auf der Reise, weil man den Badeanzug sofort, nachdem man ihn abgelegt hat, einpacken und mit in den Gasthof oder ins eigene Haus nehmen kann, wo man ihn trocknen läßt. Lasse niemals einen Badeanzug zum Trocknen im Badehaus. Wenn du es thust, so kannst du die Erfahrung machen, daß du ihn von irgend Jemand naß gemacht findest, wenn du ihn brauchst, und daß die Knöpfe da abgesprungen, wo sie am nöthigsten sind. In dem Kofferdeckel bleibt immer noch Raum für einige Bücher und kleine Andenken, die man für Freunde eingekauft hat.

Wenn diese Gegenstände nach der Landung zum Gebrauch herausgenommen werden, hat man einen für schmutzige Wäsche sehr geeigneten Raum zur Verfügung, weil er vollständig geschieden ist von den übrigen Kofferabtheilungen. Packe deine Sachen selbst, wenn du kein Kammermädchen hast. Gieb jedem Artikel einen bestimmten Platz, damit du nicht alles auszukramen brauchst, wenn du in der Eile oder ermüdet bist.

Nun heben wir den Einsatz an seinen zwei starken Bandgriffen aus dem Koffer, auf dessen Boden du zunächst die Unterkleider legen solltest. Rolle nichts zusammen, sondern lege alles glatt und flach hin. Welche Jahreszeit es auch sein möge, vergiß nicht, ein Paar Flanellröcke und einige besonders warme Flanellhemden für kaltes Wetter. Wenn du dich morgens ankleidest, wirf einen Blick nach dem Himmel und frage das Wetter, welche Unterkleider du anziehen sollst, dicke oder dünne. Für den Frühstücksanzug

empfiehlt sich als Comfort ein Ueberwurf von ganz dunkler weicher Sommerseide. Besetze ihn durchaus mit ungebleichtem Musselin; zehn Meter Seide genügen, wenn vortheilhaft geschnitten; er sei lose auf der Brust, a la princesse robe. Fasse die Front vom Hals bis zum Saum mit einer billigen rahmgelben oder schwarzen Spitze ein, mit einigen hellen Schleifen von deinem Lieblingsbande, ungefähr einen Zoll breit. Lege Spitzen um den Nacken und befestige sie in der Front an Knöpfen, die unter den Spitzen verborgen sind, mache an jeder Seite eine Tasche mit je einer Schleife, befestige etwas Spitzen und eine Schleife an jedem Aermel und du hast ein Kleidungsstück, das du nicht verderben kannst, selbst wenn du dich in demselben niederlegst. Es kann immer schicklich getragen werden, mit oder ohne Corset. Du kannst mit ihm durch die Gänge des Gasthofes gehen, und wenn unpäßlich, magst du deine Freunde auf deinem Zimmer, in diesen Ueberwurf gekleidet, empfangen. Nicht wenig trägt zu seiner Nützlichkeit bei, daß er nicht gewaschen zu werden braucht, was auf der Reise, selbst vom Kostenpunkt abgesehen, sehr geschätzt werden wird.

Ein schwarzes Kleid von Grenadine, modern gemacht, eignet sich sehr gut zum Ausgehen und zum Tragen am Abend, allein es muß durchaus besetzt sein. Nur keine durchsichtigen Arme und Nacken, damit Rheumatismus und Schwindsucht fern bleiben. Ein schwarzes oder ganz dunkelgrünes, wohl auch rauchfarbiges Kaschmirkleid mit Seidenband besetzt, läßt Schmutz und Staub nicht sehen, und eignet sich deshalb zum eigentlichen Reisekleid. Ein schwarzes Seidenkleid, um bei besonderen Gelegenheiten getragen zu werden, und noch eine seidene oder Alpacca-Tunika mit vielen Taschen, und deine Kleiderausrüstung für die Reise ist

vollständig. Während der Fahrt auf den Eisenbahnen, Dampfern und Postkutschen trage die Tunika, die gut sitzend gemacht sein sollte. Glaube nicht, daß der Stoff, weil er dünn ist, sich von selbst dem Körper anschmiegt. Ist er von Seide, so laß ihn waschen, so oft es nöthig ist, und er wird jederzeit wie neu aussehen. Ein blauer Gazeschleier wird bei solcher Tunika gut kleiden und ein weicher Filzhut wird, wenn er zu deinem Gesichte paßt, der comfortabelste für deinen Kopf sein. Befestige eine Bandschleife an der linken Seite, aber keine Straußfeder. Ich möchte empfehlen, daß die Wahl der Farbe des Hutes nicht gleichgültig sein möge, wie auch die der Bandschleifen und Spitzen, welche an den Kleidern getragen werden sollen. Der Grund liegt auf der flachen Hand: wenn man von Platz zu Platz reist, hat man keine Zeit, über seine Toilette nachzudenken und sie passend zusammenzusetzen — deshalb bringe Ungeeignetes nicht zusammen. Lege jeden Gegenstand zu dem Kleide, mit welchem zusammen er getragen werden soll. Und anstatt der Mühsal, jedesmal den Anzug zu wechseln, wenn du irgendwo hingehen willst, hast du nur deinen Hut aufzusetzen, deine Handschuhe anzustreifen und deinen Ueberwurf umzuhängen und da stehst du, zufrieden lächelnd, in drei Minuten bereit. Männer, Brüder und Freunde werden es zu schätzen wissen, wenn sie finden, daß sie nicht nöthig haben, zu fragen: wie lange dauert es, bis du bereit bist zum Ausgehen?

Besorge dir 2 Meter ungebleichte glasirte Leinewand und umbinde sie ganz rundum mit einer breiten, geflochtenen rothen Schnur. Lege das in den Koffer mit einem guten, langen Shawlriemen, einem Regenschirm und Sonnenschirm. Ein schwarzer Sonnenschirm mit weißer Einfassung kann

bei jedem Anzug getragen werden und erweckt den Eindruck, als ob er für jeden Anzug im Besonderen ausgewählt worden wäre. Wenn du diese Gegenstände auf der Reise nicht brauchst, dann schreibe mit großen Buchstaben auf das Einschlagpapier: unnöthig, und du wirst nicht in Versuchung gerathen, sie auszupacken, wenn du etwas in deinem Koffer suchst.

Bleibe zum mindesten eine Nacht im Landungshafen, damit du vor der Weiterreise deine Wäsche reinigen lassen kannst. Das wird eine Nothwendigkeit sein, allein davon abgesehen, wird dir eine kleine Rast nach der Seereise wohl thun. Wahrscheinlich wirst du kleinere Abstecher machen wollen, für welche es zu umständlich und kostspielig sein würde, deine Koffer mitzuführen. Mitnehmen wirst du wollen einen Anzug zum Wechseln, genügende Wäsche und den spitzenbesetzten Ueberwurf. Breite die erwähnte Leinewand glatt aus, lege deine Kleider der Länge nach in die Mitte, darauf die übrigen Artikel, ebenfalls der Länge nach und schließlich den Regen- oder Sonnenschirm, oder auch beide. Falte die beiden Seiten der Leinewand über diese Sachen, so daß sie ungefähr in der Mitte zusammenzutreffen. Dann rolle von Ende zu Ende und verschnüre mit dem Shawlriemen. Diese Rolle ist dein Gepäck, wenn du nur wenige Tage abwesend sein willst. Die Mitnahme einer Handtasche, die ein Necessaire enthält, ist bei einem solchen Abstecher wie auf der ganzen Reise als selbstverständlich gedacht. Dieses Gepäck genügt auch für die Weiterreise mit der Bahn; die Koffer magst du als gewöhnliches Frachtgut an das Reiseziel befördern lassen. Dadurch wird eine beträchtliche Ersparniß erzielt, und wie vorsorgliche Freunde werden sie bei deiner Ankunft auf dich warten und

dir schon ein Zimmer gesichert haben in dem Gasthof, nach welchem sie adressirt wurden. Im Comptoir eines jeden Gasthofes kann man die nöthigen Erkundigungen über die Weiterbeförderung einziehen und der Hausknecht wird alle bezüglichen Anordnungen ausführen.

Und nun will ich noch von der Handtasche sprechen. Die empfehlenswertheste Sorte ist die, welche sich weit öffnet und eine gute Uebersicht ihres Inhaltes gestattet, ohne daß derselbe ausgepackt zu werden braucht. Schlage ein reines Nachtgewand in Papier und lege es auf den Boden der Tasche. Man lernt es schätzen, ein solches zur Hand zu haben, wenn man spät in einem Gasthof eintrifft, sehr ermüdet ist oder von einem Unfall betroffen wird. Vergiß nicht ein reines Handtuch; einen Waschschwamm, der mit Seife und Zahnbürste in einer losen oder anhängenden Gummitasche untergebracht sein sollte; ein Fläschchen gut verkorktes kölnisches Wasser, ein Fläschchen Haaröl, eine Schachtel Zahnpulver, Kämme und einen kleinen Handspiegel; ein kleines verschnürbares Säckchen mit Zwirn, Nadeln und Fingerhut.

Eine dünne Mappe aus Löschpapier, welche das Schreibpapier enthält; sie muß die passende Größe haben, damit sie sich flach auf die eine Seite der Tasche legt und aus und ein geschoben werden kann, ohne daß der übrige Inhalt durcheinander geworfen wird; ein Federhalter mit einigen Federn und Bleistiften können ihr einverleibt werden, vielleicht auch noch ein Tintenfäßchen, wenn es von platter Form ist; andernfalls wird es in eine Ecke der Tasche geschoben. Jedenfalls muß es mit einem gut schließbaren Feder- oder Schraubendeckel versehen sein. Gewöhnlich haben diese Taschen auf der einen Seite einen Verschluß für Kamm-

und Haarbürste, einen Schuhzieher, Handschuhknöpfer, eine Scheere, ein Päckchen Haarnadeln u. s. w.

Die Tasche muß außerdem noch Platz haben für ein Cursbuch und einigen Lesestoff, und wenn das Wetter warm ist, lege obenauf einen Fächer, damit er bequem zur Hand ist. Packe nach dem Gebrauch jeden Gegenstand wieder an seinen früheren Platz, damit du ihn im Dunkeln greifen kannst.

Eine ganz schickliche Kopfbedeckung, welche man im Eisenbahnwagen tragen kann, wenn man für einige Stunden des Hutes müde wird, den Kopf ruhen und den Staub aus dem Haar fern halten will, kann man aus einem seidenen Herrentaschentuch machen. Es darf nicht zu groß und auch nicht von schreiender Farbe sein. Besetze die Säume mit billigen schwarzen spanischen Spitzen und bringe sie gerundet um die Ecken an, damit das Tuch nicht zu eckig wird und glatt gefaltet werden kann. Falte es kreuzweise, lege es mit zwei Ecken auf den Kopf und knüpfe die andern beiden Ecken unter dem Kinn oder dem Hinterhaar zusammen. Dann mache an jeder Seite des Kopfes über den Schläfen einen kleinen Puff, damit das Tuch schön auf der ganzen Kopfwölbung liegt, und du wirst finden, daß du eine Kopfbedeckung hast, die sehr comfortabel ist und wenig Raum in deiner Handtasche beansprucht.

Die Landung.

Ein kleines Dampfboot mit einer gelben Flagge kreuzt am Eingang des Hafens. Es hat den Gesundheitsbeamten an Bord, der mit dem Schiffsarzt des Dampfers eine kurze Unterredung führt. Wenn der Letztere versichert, „alles wohl

an Bord", darf der Dampfer weitersteuern. Doch bald muß er wieder stoppen, denn die Zollbeamten legen mit ihrem Boote an und damit beginnt die wichtige Frage der Gepäck=untersuchung. Nicht überall wird dieselbe in gleicher Weise gehandhabt. Ich bin in kleineren nordamerikanischen Häfen gelandet, wo man mir mein Gepäck untersuchte, wie es in Deutschland stattzufinden pflegte. In New=York und anderen Haupthäfen vollzieht sich dieser Vorgang folgendermaßen. Während das Schiff seinen Weg nach der Landungsbrücke sucht, werden Anmeldescheine über das Gepäck der Passagiere ausgefertigt; jedem derselben hängt ein gedruckter Eid an, besagend, daß der Passagier die Wahrheit gesagt habe. Er empfängt eine Karte, welche die Nummer seines Anmelde=scheines trägt. Wenn er in das Zollhaus kommt und sein Gepäck steht zur Untersuchung bereit, übergiebt er seine Karte dem Zollbeamten, welcher die Oberaufsicht führt, und dieser sucht den betreffenden Anmeldeschein, um ihn einem Unter=beamten zu geben, der die Untersuchung zu führen hat. Wenn die Anzahl der Gepäckstücke und ihr Inhalt mit dem Anmeldeschein stimmt und kein verzollbares Gut entdeckt wird, ist die Untersuchung in wenigen Minuten vorüber. Der Beamte macht mit Kreide an jedes Gepäckstück ein kabbalistisches Zeichen und der Reisende kann frei aufathmend seines Weges ziehen. Manchmal verfährt der Beamte mit peinlicher Gewissenhaftigkeit, manchmal giebt er sich nicht die Mühe, eine Hand in einen Koffer zu stecken. Wenn ein neuer Zollinspector an's Ruder kommt, bewahrheitet sich der Spruch: neue Besen kehren gut. Er sieht seinen Beamten so scharf auf die Finger, daß diese die Untersuchung zu einer häßlichen Plackerei machen. Dann läßt die Strenge immer mehr nach und artet schließlich in Schlendrian aus. Es darf

deshalb ein Reisender, dessen Gepäck einmal oberflächlich untersucht wurde, nicht mit Sicherheit darauf rechnen, daß er das nächste Mal gefahrlos schmuggeln könne.

Für die Reisenden wird folgende Belehrung veröffentlicht. Alle nicht getragenen Kleidungsstücke müssen im Zollhause angemeldet werden. Reisende, welche dieser Vorschrift nicht nachkommen, setzen sich der Gefahr aus, daß nicht allein die unangemeldeten Gegenstände beschlagnahmt, sondern daß sie auch noch eine Strafe zu bezahlen haben. Seide, Spitzen oder andere ausländische Waaren, welche in Kleidern oder anderweitig verborgen werden, sind, wie die Gegenstände, in welchen sie verborgen wurden, der Beschlagnahme ausgesetzt. Die Reisenden mögen wissen, daß die Beschlagnahme unnachsichtig erfolgt, wenn nicht vorher der untersuchende Beamte von dem Vorhandensein der Waare durch gehörige Anmeldung unterrichtet wurde.

Getragene Kleider sind zollfrei, und diejenigen, welche sich mit einem großen Vorrath ausstatten, sollten darauf bedacht sein, jedes Stück mindestens einmal zu tragen, damit sie schlimmstenfalls einen bezüglichen Eid leisten können. Das schöne Geschlecht möge sich merken, daß ein anprobirtes Kleid nicht als ein getragenes betrachtet wird. Handschuhe machen eine Ausnahme, doch darf der Reisende nicht erwarten, eine zu große Menge einführen zu können. Genau genommen soll nur 1 Dutzend Paar zollfrei sein, doch lassen die Zollbeamten gewöhnlich 3 oder 4 Dutzend frei eingehen. Das Zollgesetz sagt, daß jeder Reisende eine seiner Lebensstellung entsprechende genügende Kleiderausrüstung zollfrei einführen könne — eine Fassung, die schon zu vielen Zwistigkeiten Veranlassung gegeben hat. Ein halbes Dutzend Kleider nach der neuesten Mode würden sich seltsam

ausnehmen in der buntbemalten Kiste eines deutschen Bauern=mädchens, während sie in dem Koffer einer von Paris zurückkehrenden Millionärstochter nicht das geringste Aufsehen erregen könnten.

Wer zollbare Waaren bei sich führt, mag sich über die Zollsätze in dem Auszug des Zolltarifs, welchen ich in einem Anhange gebe, unterrichten.

Ich kehre noch einmal an Bord zurück. Während die Zollbeamten die Anmeldungen erledigen, vielleicht auch schon früher, fordern die Offiziere die Fahrkarten zurück, auf deren Rückseite sie Stand, Alter und Herkunft der Inhaber schreiben, oder von den Letzteren schreiben lassen. In New=York, wo die Cajütenpassagiere an einer anderen Stelle ge=landet werden, wie die Zwischendeckspassagiere, welche sämmtlich in Castle Garden abgesetzt werden müssen, wird in diesem Orte das Verzeichniß der Letzteren aufgenommen. Diese Maßregel wird von den Reisenden häufig als eine polizei=liche, als eine Art Paßwesen aufgefaßt. Doch ist dies keineswegs der Fall. Die Regierung wünscht eine Statistik der Einwanderung zu haben, das ist die Erklärung.

Die Zwischendeckspassagiere, welche in Castle Garden landen, haben einen Rath von mir nicht nöthig. Sie mögen noch so unerfahren und hülflos sein, in dieser Muster=anstalt wird ihnen in ihrer Muttersprache die zuverlässigste und erschöpfendste Auskunft gegeben, dort werden sie beschützt und geleitet. Ich wende mich zu den Cajütenpassagieren. Mögen sie in New=York oder einem anderen Hafen landen: Gepäckträger werden sie nicht finden, wenn sie das Zollhaus glücklich hinter sich haben, dagegen eine andere Berufsklasse: die Runners, welche zum größten Theile Deutsche sind, und in diesem Falle sich geberden, als ob sie jeden deutschen

Reisenden in ihren Schutz nehmen müßten. Runners werden die Agenten der Gasthöfe genannt, welche bei Ankunft eines jeden Dampfers und Bahnzuges am Platze sein müssen, um ihrem Hause Reisende zuzuführen. Sie thun das, indem sie den Namen ihres Gasthofes unausgesetzt laut ausrufen und so viele Reisende, als sie nur stellen können, in unverschämter Weise drangsaliren, ihnen zu folgen. Je weiter man nach Westen kommt, je frecher wird diese Bande, und in San Franzisko erreicht das Unwesen den Höhepunkt. Ich habe gesehen, daß bei dunkler Nacht in dichtem Menschengewühl drei Runners die Kinder einer deutschen Bauernfamilie aufgriffen und in ihre Omnibusse setzten. Jeder dachte, wenn er ein Kind sich gesichert habe, müsse die übrige Familie folgen. Die Verzweiflung der Eltern, welche direct aus dem Heimathsdörfchen kamen und kein Wort englisch verstanden, ist gar nicht zu beschreiben. Ich legte mich ins Mittel und rief einen Polizisten, der dem Skandal ein Ende machte. Als ich das erste Mal nach San Franzisko kam, hatte ich einen Reisegefährten, um welchen sich im buchstäblichen Sinne des Wortes einige Runners rissen, und mir vertrat ein Frecher den Weg, indem er mich aufforderte, ihm den Gasthof zu nennen, welchen ich aufsuchen wolle, er müsse das wissen. Erst als ich die Hand zur Faust machte und sie in die Höhe hob, hatte ich freie Bahn.

Fest und entschlossen muß man sich diese Runners vom Leibe halten, wenn, was der Fall sein sollte, man bereits einen Gasthof weiß, in welchem man absteigen will. Wenn man mehrmals seinen Namen ausruft, sobald die Runners herbeistürzen, wird der betreffende Runner oder Kutscher — beide müssen Hand in Hand arbeiten — zur Stelle sein, den Omnibus zeigen und das Gepäck herbeischaffen. Aber

nicht jeder Gasthof ist durch einen Runner vertreten, nicht jeder sendet einen Omnibus, zumal in kleinen Hafenplätzen. Da wird es denn nothwendig, eine Droschke zu miethen, und in diesem Falle gilt es als selbstverständlich, daß der Kutscher das Gepäck herbeischafft. Die Droschkentaxen sind hoch in Amerika, in den Großstädten sind sie in der Regel wie folgt:

Einspänner:

für	1 Person oder mehrere, nicht über eine englische Meile	1	Dollar
„	jeden Passagier für jede folgende Meile . .	1	„
„	1 Person oder 2, wenn pr. Stunde, für die erste Stunde . .	1½	„
	für jede folgende Stunde .	1	„

Zweispänner:

für	1 Person, nicht über 1 Meile	1½	„
„	2 oder mehr Personen pr. Meile	2	„
„	jede folgende Meile für jeden Passagier . .	½	„

Man unterlasse es aber nicht, vorher ein festes Abkommen zu treffen, denn Droschkenkutscher sind Droschkenkutscher in der ganzen Welt. Das ist um so nöthiger, als es in Amerika nicht, wie in Deutschland, üblich ist, daß man das Begleichen des Droschkengeldes dem Portier des Gasthofes überläßt. Ein New-Yorker Droschkenkutscher, der für eine Fahrt nach dem Gasthof nur 1½ Dollar haben sollte, wird unverfroren 4 Dollars fordern, wenn kein Uebereinkommen getroffen ist. Ein Trinkgeld empfängt er übrigens nicht. Bemerkt sei noch, daß die überwiegende Mehrzahl der amerikanischen Droschken zweispännig ist.

Die nordamerikanischen Gasthöfe.

Der deutsche Reisende, welcher in einem amerikanischen Gasthofe absteigt, wird manches finden, was ihn daran erinnert, daß er sich nicht in seinem Vaterlande befindet, wenn auch, was häufig der Fall sein kann, seine ganze Umgebung deutsch spricht. Der Unterschied ist um so auffallender, je höher die Rangstufe seines Gasthofes ist. In Amerika hat man, wie auch in Deutschland, drei Rangstufen, doch sind ihre Grenzen, wie jeder weiß, sehr verschwommen. Trotz dieses Mangels ist ein Abgehen von dieser herkömmlichen Eintheilung nicht möglich, deshalb behalte ich sie bei und beginne mit dem dritten Range, dem, der von den Zwischendeckspassagieren, besser gesagt, von dem großen Troß der Einwanderer bevorzugt wird. Diese Gasthöfe haben sämmtlich ein Gastzimmer, das Barroom genannt wird. In demselben steht ein langer Bar = Schenktisch, und im Anschluß an ihn ein umgittertes Pult. Der Raum hinter diesen beiden Möbeln muß das Comptoir der feineren Gasthöfe ersetzen. Hierher wird man zunächst geführt, um seinen Namen in ein Buch einzutragen und den Schlüssel zu einem Zimmer in Empfang zu nehmen. Die Frage wird in der Regel vorgelegt: wollen Sie ein Zimmer für sich haben? Sie klingt einem Deutschen sonderbar, und es kostet ihn Mühe, zu glauben, daß in allen Gasthöfen, selbst in den feinsten, die Mehrzahl der Zimmer mit mehreren Betten ausgestattet ist, — in diesen Gasthöfen, die doch so geräumig, comfortabel und je nach dem Range mehr oder minder luxuriös sind. Der Amerikaner macht sich nichts daraus, in Gesellschaft von wildfremden Menschen zu schlafen, wie er denn, wachend oder schlafend, sich nur im Gedränge wohl zu

fühlen scheint. In den Gasthöfen dritten Ranges steht sogar in jedem Zimmer ein zweischläfriges Bett, außer einem einschläfrigen oder zweien. Wer sich zum gesellschaftlichen Schlafen nicht verstehen will, läßt sich ein besonderes Zimmer geben, in welchem Falle er 6 Dollars die Woche zu bezahlen hat; andernfalls beträgt die Vergütung nur 5 Dollars. Und hier muß nun bemerkt werden, daß in den amerikanischen Gasthöfen ein runder Betrag für Kost und Wohnung bezahlt wird, wie in den Pensionen der Schweiz. Ob man an jeder Mahlzeit theilnimmt oder an keiner, bleibt vollständig gleich, Ende der Woche muß der volle festgesetzte Preis erlegt werden. Eine Berechnung für das Abholen und Hinbringen von und nach der Bahn- oder Dampferstation, wie es in Deutschland üblich ist, findet nicht statt, ebenso wenig wird für Licht, Bedienung u. s. w. eine besondere Vergütung verlangt. Das Fußzeug wird in den Gasthöfen dritten Ranges nicht gewichst, sondern der Gast muß dieses Geschäft entweder selbst besorgen oder durch einen Straßenschuhwichser besorgen lassen. In den Kleinstädten, namentlich im Westen, ist der Gast, wenn er sich waschen will, gezwungen, nach dem Waschraum zu gehen, wo er Waschschüsseln findet und einen Wasserkrahn, wie Handtücher, Seife, Spiegel, Kamm, Haarbürste und in der Regel auch Wichszeug. Wer längere Zeit reist und in diesen Gasthöfen absteigen will, sollte sein eigenes Wichszeug mitführen. Auch eine Bürste darf er nicht vergessen, da ihm seine Kleider nicht gereinigt werden.

Die Tischordnung in diesen Häusern ist wie folgt: von 6 bis 8 Uhr wird gefrühstückt, von 12 bis 2 Uhr zu Mittag gespeist und von 6 bis 8 Uhr wird das Abendessen aufgetragen. In den Zwischenzeiten werden keine Speisen verabreicht, es muß also Jeder seine Tagesgeschäfte

so einrichten, daß er zu den angegebenen Stunden an den Mahlzeiten theilnehmen kann, da er sonst gezwungen ist, in eine Restauration zu gehen, mithin für seine Beköstigung doppelt bezahlen muß. Der Beginn der Mahlzeiten wird durch eine Glocke oder chinesische Pauke angezeigt; von diesem Augenblick an hat man zwei Stunden Zeit, um nach Belieben in den Speisesaal zu gehen, denn das System der Table d'hote ist weder in diesen Gasthöfen noch in den feineren eingeführt. Die eintretenden Gäste schließen sich den bereits sitzenden da an, wo frisch gedeckt ist, und wenn die Tische nach dem einen Ende besetzt sind, fangen die Kellner an, am entgegengesetzten Ende frische Gedecke aufzulegen. Je 4 = 2 und 2 sich gegenübersitzende Personen, bilden eine Runde (round), welchen eine volle Speiseordnung vorgesetzt wird. Dieselbe unterscheidet sich für die drei Mahlzeiten nicht wesentlich. Zum Frühstück kann man nach Wahl Kaffee oder Thee nehmen; außerdem werden Hafergrütze mit Milch, Röstbrod, Pfannkuchen, Beefsteak, kaltes Fleisch, Brod, Kuchen und Kartoffeln verabreicht; Syrup, Zucker, Butter gelten bei jeder Mahlzeit als selbstverständlich. Mittags wird Suppe gegeben mit drei Fleischsorten, Kartoffeln, Obst, Gemüse und Pudding oder Pei. Das Abendessen ist dem Frühstück gleich, nur daß Pfannkuchen und Hafergrütze in Wegfall kommen und durch gekochtes Obst, Radieschen und Salat ersetzt werden. Diese Speiseordnung erleidet in verschiedenen Landestheilen kleine Abweichungen, in der Hauptsache aber ist sie zur allgemeinen Anerkennung gelangt. Außer Kaffee, Thee und Suppe, die jedem Gaste beim Niedersetzen besonders gereicht werden, stellen die Kellner sämmtliche Schüsseln zugleich auf den Tisch, damit sich die Gäste nach Belieben bedienen können, und tragen Sorge,

daß eine geleerte Schüssel sofort gefüllt und kalt gewordene Speisen durch warme ersetzt werden. Geistige Getränke werden bei keiner Mahlzeit verabreicht; wer solche haben will, muß an den Schenktisch gehen und das Genossene gleich baar bezahlen, denn keinerlei Getränke, Kaffee und Thee ausgenommen, sind in den oben erwähnten Preisen einbegriffen. Nach allgemeinem Landesgebrauch kostet jedes Getränk 10 Cents = 40 Pf., was durch Größenabstufungen der Gläser möglich gemacht wird. In neuerer Zeit hat man angefangen, mit Bier eine Ausnahme zu machen und es zu 5 Cents, in den östlichen Staaten hier und da zu 3 Cents auszuschenken. Die feineren Wirthschaften und Gasthöfe verhalten sich bis jetzt noch kühl ablehnend gegen diese Neuerung.

Der allgemeine Aufenthaltsort der männlichen Gäste ist der erwähnte Barroom, wo Zeitungen aufliegen, häufig ein Billard steht und Schach und Karten gespielt werden können. Außerdem ist noch ein fein möblirter Parlor vorhanden, welcher den Nichtrauchern und den weiblichen Gästen zur Verfügung steht. Für die Letzteren besitzt jeder Gasthof, wenn er nur einigen Anspruch auf Respectabilität macht, eine besondere Hausthür.

Die Gasthöfe ersten und zweiten Ranges unterscheiden sich nur durch ihre mehr oder minder eleganten Einrichtungen und ihre mehr oder minder reich besetzten Tafeln. Es ist häufig schwer, den Rang zu bestimmen, zudem fast alle Gasthöfe, welche nicht dem dritten Range zugezählt werden können, Anspruch auf den ersten Rang erheben. Der Reisende hat nicht nöthig, ängstlich nach dem Rang zu forschen, denn in einem Gasthof ersten Ranges kann er so billig leben, wie in einem solchen zweiten Ranges, der Unterschied ist nur,

daß er im ersteren theurer, weil luxuriöser, leben kann, wie im letzteren. Luxuriöser — das bezieht sich nur auf die Wohnung, denn in der Beköstigung wird kein Unterschied zwischen den Gästen gemacht und kann keiner gemacht werden. Auch die feinen Gasthöfe werden nach dem s. g. amerikanischen Plan geführt, von dem ich oben sprach: sie berechnen einen runden Betrag für Kost und Wohnung. Auf die Schattenseite dieses Systems brauche ich wohl kaum aufmerksam zu machen, und so oft ist sie schon beklagt worden, daß in der Neuzeit in einigen Großstädten Gasthöfe „nach europäischem Plan" eingerichtet worden sind, das will sagen, sie berechnen nur einen bestimmten Preis für die Wohnung und verabreichen die Speisen gegen sofortige Bezahlung nach der Karte, wie es in Wien üblich ist. Dem Reisenden ist aber damit wenig geholfen, da in den Preisansätzen Vorsorge getroffen ist, daß er kaum billiger durchschlüpfen kann. Wenn man diese, nur selten zu findenden, Gasthöfe außer Rücksicht läßt, muß sich der Reisende auf einen Preis von 2 bis 5 Dollars, je nach dem Zimmer, das er bezieht, gefaßt machen. Will er nur 2 Dollars bezahlen, dann wird er in ein hoch liegendes Zimmer gewiesen, in welchem 2 oder 3 Betten stehen. Für 5 Dollars erhält er ein eigenes Schlafzimmer mit Parlor, im ersten Geschoß. Darüber muß er sich mit dem Geschäftsführer (Manager) verständigen, der im Comptoir (Office) zu finden ist. Dorthin wird der Reisende nach seinem Eintreffen zunächst geführt, damit er seinen Namen in ein Buch eintrage und seine Wünsche in Bezug auf eine Wohnung äußere. Wenn darüber eine Verständigung erzielt ist, geleitet ihn ein Kellner nach seinem Zimmer, gewöhnlich mit Benutzung des Elevators. Wann wird gespeist? wird die nächste Frage lauten. Fünfmal am Tage, und zwar: breakfast

von 7 bis 11 Uhr; lunch von 1 bis 2 Uhr; dinner von 2 bis 5 Uhr; tea von 6 bis 9 Uhr; supper von 9 bis 12 Uhr. Einige hochfeine Gasthöfe geben sogar 6 Mahlzeiten, so daß nahezu ununterbrochen den ganzen Tag gespeist wird. Die Speiseordnung aufzuzählen, muß ich mir versagen, giebt es doch Gasthöfe, die zum dinner eine Auswahl von 60 bis 70 Speisen bieten. Es möge genügen, daß eine Fülle von Speisen geboten wird, wie man sie in den europäischen Gasthöfen vergeblich sucht. Indessen verdient Erwähnung, daß die Kochkunst nicht auf derselben Höhe steht, wie in deutschen und französischen Gasthöfen. Wenn der Gast den Speisesaal betritt, empfängt ihn der Oberkellner und geleitet ihn nach einem Sitz, indem er einen Kellner herbeiwinkt, dem fortan die Bedienung des Gastes obliegt. Er bringt zunächst eine lange Speisekarte, aus welcher der Gast nach Belieben wählen und immer wieder wählen mag, bis er gesättigt ist. Er darf dieselbe Speise zwei-, drei- und viermal verlangen — sie wird ihm gebracht werden; er mag so viele Gerichte wählen, als er Lust hat — man wird seinen Wünschen anstandslos entsprechen. Auch in diesen Gasthöfen müssen geistige Getränke besonders bezahlt werden, auch sie haben einen abgesonderten Barroom, wo zu dem oben erwähnten Preise ausgeschenkt wird. Die Amerikaner lieben es, vor dem Essen an die Bar zu gehen und mit einem Branntwein den Appetit zu reizen. Einschalten muß ich hier, daß nicht in ganz Nord-Amerika in den Gasthöfen geistige Getränke zu haben sind, denn in den Staaten Maine, Kansas und Jowa, wie in manchen Counties anderer Staaten ist der Groß- und Kleinverkauf von geistigen Getränken bei schwerer Strafe verboten. Dann giebt es auch s. g. Temperenz-Gasthöfe, deren Besitzer aus Grundsatz keine

geistigen Getränke verabreichen, doch sind sie selten. Eine Bar haben wohl die Gasthöfe in den Temperenzstaaten und Counties, allein sie ist nur mit kohlensauren Getränken, Limonaden, Buttermilch und ähnlichen unschuldigen Flüssigkeiten besetzt.

In dem Speisesaal, der keinen temperenzlerischen Gesetzen unterworfen ist, wird, als zu den Mahlzeiten gehörig, nur Kaffee, Thee und Chocolade verabreicht; auch Eiswasser, denn nach amerikanischer Unsitte wird dasselbe fast zu allen Mahlzeiten, zum Frühstück aber ganz gewiß, getrunken, und das ist eine der Ursachen, wodurch Magenkatarrh eine Nationalkrankheit geworden ist. Nicht in allen, aber doch in vielen Gasthöfen kann man sich Wein nach der Karte zu Tisch geben lassen, der aber, wie erwähnt, besonders zu bezahlen ist. Die beiden Schattenseiten der amerikanischen Gasthöfe habe ich schon genannt: die Pensionspreise und die gesellschaftlichen Schlafzimmer. In allem Uebrigen übertreffen sie aber unzweifelhaft die europäischen Gasthöfe, namentlich die englischen, welchen die auffallendsten Mängel anhaften. Ein Theil der europäischen Gasthöfe ist wohl mit Badeeinrichtung — ziemlich unvollkommen — versehen, in Nord-Amerika dagegen ist kein Gasthof ersten und zweiten Ranges ohne eine solche, selbst viele dritten Ranges bieten ihren Gästen diese Bequemlichkeit. Mit diesen Badeanstalten ist in der Regel eine Wäscherei verbunden, wo das Unterzeug der Gäste, aber gegen besondere Vergütung, gereinigt wird. In dem größten Gasthof der Welt, im Palacehotel zu San Franzisko, wo ich häufig aus- und eingegangen bin, ist die Wäscherei so mustergültig eingerichtet, daß der Gast seine schmutzigen Hemden schon nach einer Stunde gereinigt zurückempfangen kann, wenn er auf größte Eile besteht.

Eine Barbierstube ist eine weitere Annehmlichkeit der amerikanischen Gasthöfe; als einen größeren Vorzug wird man die Räume anerkennen müssen, in welchen sich die Gäste unterhalten, gegenseitig kennen lernen und zwanglos verkehren können. Daher man sich in einem amerikanischen Gasthof behaglich und heimisch fühlen kann, was in einem europäischen Gasthof nicht möglich ist; weil in seinem Speisesaal ein gesellschaftlicher Verkehr nicht stattfinden kann, und zwischen den vier kahlen Wänden der nummerirten Zimmer erst recht nicht. Zu nennen ist vor Allem das comfortable und reich ausgestattete Lesezimmer, sodann der Parlor, das Billard- und Rauchzimmer; der Barroom ist ein anderes Zimmer, in welchem man sich zwanglos bewegen kann. Für die Damen ist ein fein möblirter, mit einem Piano ausgestatteter Parlor vorhanden, in welchen auch Herren Zutritt haben, wenn sie mit Damen reisen oder solche besuchen wollen.

Es ist Landesgebrauch geworden, daß die genannten Räume nicht ausschließlich von den Gästen und ihren Freunden benutzt werden, sondern nahezu als öffentliche Plätze betrachtet werden. Sie werden von Politikern, Börsenleuten und allen vornehmen Müssiggängern, welche den neuesten Stadtklatsch oder die jüngsten Tagesereignisse hören wollen, aufgesucht; Freunde und Bekannte verabreden ihr Stelldichein in dem Rauchzimmer eines Gasthofs, und wer sich ermüdet fühlt, wenn er über die Straße schlendert, geht in das Lesezimmer des nächsten Gasthofes, um sich auszuruhen. Der Eigenthümer findet eine Entschädigung an der Bar, die von diesen Eindringlingen häufig besucht wird.

Ueberall im Gasthofe kann man den Hut auflassen, mit Ausnahme im Speisesaal und im Parlor der Damen. Und bei dieser Gelegenheit glaube ich zu Nutz und Frommen der

Reisenden erwähnen zu sollen, daß man in Nord-Amerika überhaupt nicht so häufig den Hut abnimmt, wie in Deutschland. Man geht in die Comptoirs und Magazine der Kaufleute, in die Bureaus der Beamten — die Gerichtshöfe machen während der Verhandlungen eine Ausnahme — in die Conditoreien, Wirthschaften und Restaurationen und läßt sich bedeckt; wenn nur Herren beisammen sind, wird es mit dem Hutabnehmen selbst in den Privatwohnungen nicht sehr streng genommen; anders aber, wenn Damen zugegen sind; dann darf man nicht vergessen, sich barhäuptig zu machen. Nur die Damen grüßt man durch Hutabnehmen, aber nicht durch Bücklinge, die in Amerika gänzlich unbekannt sind. Die Herren grüßen sich gegenseitig nur durch einen Zuruf oder eine Handbewegung. Wird man jemandem vorgestellt, dann giebt man ihm, und wäre es der Präsident, die Hand, und zwar kräftig, indem man sagt: ich freue mich, mit Ihnen bekannt zu werden, oder eine ähnliche Redensart gebraucht. Der Gentleman wird in diesem Falle einer Dame die rechte Hand geben, während er mit der linken den Hut leicht lüftet.

Erwähnung verdient noch, daß die amerikanischen Gasthöfe keine Portiers anstellen. Theilweise ersetzt werden sie durch den Steward, der im Comptoir arbeitet. Ihm giebt man den Zimmerschlüssel, hinterläßt ihm Aufträge, fragt ihn um Auskunft u. s. w. Die übrige Bedienung ist so ziemlich dieselbe, wie in deutschen Gasthöfen, und wenn es einen Unterschied giebt, so ist es der, daß in amerikanischen Gasthöfen eine schärfere Arbeitstheilung eingeführt und eine etwas größere Anzahl dienstbarer Geister vorhanden ist. Alle Staaten der Union haben ein Gesetz erlassen, welches den Besitzer des Gasthofes von der Ersatzpflicht befreit, wenn einem Gaste Geld und Juwelen gestohlen werden, die er in

seinem Zimmer aufbewahrte. Daran ist jedoch die Bedingung geknüpft, daß der Besitzer sich erbietet, solche Werthsachen in seinem Cassenschrank unter seiner Verantwortung aufzubewahren. Ferner muß er in jedem Zimmer durch einen Anschlag den wesentlichen Inhalt dieses Gesetzes seinen Gästen verkünden, da er sonst der erwähnten Wohlthat verlustig geht. In einigen Fällen, wo Gäste kurz nach ihrem Eintreffen bestohlen wurden, fielen die richterlichen Entscheidungen dahin aus, daß die Gastwirthe ersatzpflichtig seien, da den Reisenden vernünftiger Weise ein gewisser kurzer Zeitraum gegönnt werden müsse, bevor sie ihre Werthsachen ablieferten. Für die Reiseeffecten, welche die Gäste auf ihren Zimmern behalten müssen, bleiben die Wirthe haftbar, selbst wenn sie von vornherein eine Verantwortlichkeit ablehnen. In allen Prozessen, welche dieserhalb geführt wurden, sind die Wirthe auf Grund des gemeinen Rechts für ersatzpflichtig erklärt worden. Das Letztere erkennt eine Befreiung von der Ersatzpflicht nur an, wenn Feuer oder der Landesfeind den Schaden verursachten.

Wenn man einen Gasthof verlassen will, muß man in das Comptoir gehen, um die Rechnung zu fordern. Man hat nicht nöthig, den Tag der Abreise voll zu bezahlen, wie man das auch nicht nöthig hat mit dem Tage der Ankunft. Wenn man seinen Namen in das Buch einträgt, fragt der Steward, ob man die zur Stunde übliche Mahlzeit, beispielsweise Frühstück, schon gehabt habe. Bejaht man, dann macht der Steward hinter den Namen ein L, (lunch), damit er weiß, nur die nach dem Frühstück kommenden Mahlzeiten dürfen für diesen Tag berechnet werden.

Wenn ein Reisender einige Zeit an einem Platze verweilen will, mag er es vielleicht vorziehen, den Gasthof mit

einem Boardinghaus zu vertauschen. Das Letztere entspricht der Pension der Schweiz, doch mit etwas mehr Hinneigung zum Gasthof. Eine Anzahl dieser Häuser ist über ihren Charakter selbst nicht recht im Klaren, bald nennen sie sich Boardinghäuser, bald Gasthöfe. Der Unterschied zwischen beiden Systemen ist eben nicht so bedeutend, wie in Europa, weil die Gasthöfe ebenfalls „Pensionspreise" berechnen. Zu beachten ist aber, daß das Gesetz zwischen beiden Systemen unterscheidet. Der Gasthofbesitzer ist gezwungen, jeden Fremden aufzunehmen, falls er sich anständig beträgt und bezahlt, der Boardinghausbesitzer aber hat ganz freie Wahl, zurückzuweisen und aufzunehmen, wen er will. Der Letztere ist auch nicht ersatzpflichtig für gestohlene oder beschädigte Effecten.

Man bezieht ein Boardinghaus, um ruhiger und billiger zu leben. Die Preise schwanken natürlich sehr, je nach dem Range des Hauses; sie mögen 5 Dollars und 15 Dollars die Woche betragen. Wenn man 10 bis 12 Dollars ausgeben will, kann man ein feines comfortables Haus beziehen. Als Regel gilt, daß in den Boardinghäusern nicht so große Auswahl an Gerichten geboten wird, wie in den Gasthöfen, dagegen der Kochkunst mehr Sorgfalt gewidmet wird.

Die nordamerikanischen Eisenbahnen.

Alle anderen Verkehrsmittel Nord-Amerikas werden von den Eisenbahnen tief in den Schatten gedrängt, und wenn sich die Dampfboote auch behaupten und stets behaupten werden, so haben sie doch viel von ihrer früheren Wichtigkeit

eingebüßt. Ihre Schwestern, die Canalboote, sind dagegen bis auf wenige Ausnahmen verschwunden. Noch vor 20 Jahren bildeten sie für die Einwanderer ein beliebtes Beförderungsmittel, weil die Fahrpreise niedrig waren, von einer Gefahr keine Rede sein konnte und eine gewisse häusliche Einrichtung auf der Reise möglich war. Für diese Vortheile nahm man die Langsamkeit der Bewegung gerne in Kauf — damals, heute nicht mehr. Die Flosse schwimmen noch wie ehedem die Flüsse hinunter, aber sie haben aufgehört, Passagiere zu tragen. Die Eilwagen rollen in den östlichen Gebieten nur noch in entlegenen Gegenden über die holperigen Wege dahin, und wenn sie im Westen, namentlich an der Pacificküste, jetzt noch von Wichtigkeit sind, so schrumpft diese doch von Jahr zu Jahr mehr ein und in absehbarer Zeit werden sie dahingeschwunden sein.

Im Eisenbahnwesen haben die Nord-Amerikaner Unvergleichliches geleistet, aber es ist doch zu gewagt, ihre Einrichtungen, wie es häufig geschieht, als mustergültig zu bezeichnen. Sie haben gewiß viele Vorzüge, aber auch manche Schattenseiten, die nicht verschwiegen werden dürfen. Ein ängstliches Gefühl bemächtigt sich gewöhnlich des deutschen Reisenden oder Einwanderers, wenn er zum erstenmal eine amerikanische Bahn benutzt; hat er doch so viel gehört von hölzernen Schienen, von der Unsicherheit des Dienstes, gräßlichen Unfällen u. s. w. Er möge sich indessen beruhigen: Nord-Amerika nimmt in der Eisenbahnunfall-Statistik keinen außergewöhnlichen Platz mehr ein*), der Betrieb wird stets

*) Nach einer jüngst veröffentlichten Statistik befördern die nordamerikanischen Bahnen im Jahr 275 Millionen Reisende, von welchen nur 2500 zu Schaden kommen, und ein Drittel davon aus Selbstschuld. Außerdem werden noch 7000 Beamte und Nichtreisende beschädigt.

gewissenhafter, in keinem Lande sind in den letzten Jahren solche Mengen von Stahlschienen zur Verwendung gekommen, nirgends werden so viele doppelte, dreifache und vierfache Geleise gelegt. Für die nordamerikanischen Bahnhöfe und Stationsgebäude wird Niemand Bewunderung hegen, sie machen einen noch kläglicheren Eindruck, wie die englischen. Diese Gebäude haben ein provisorisches, schuppenartiges Ansehen, düster, beschmutzt. Ohne von freundlichen Anlagen umgeben zu sein, stehen sie da, und was schlimmer ist, sie bieten dem Reisenden oft kaum die nothdürftigste Unterkunft. Es verdient Erwähnung, daß einige stattliche Bahnhofsgebäude vorhanden sind, die den Vergleich mit deutschen Bahnhofsgebäuden in Städten gleichen Ranges nicht zu scheuen brauchen, allein die Zahl ist so gering, daß man sie an den Fingern abzählen kann.

Ueber die amerikanischen Eisenbahnwagen ist schon viel hin und her gestritten worden, ob sie den Vorzug vor den englischen verdienten, die bekanntlich auch im größten Theile Deutschlands eingeführt sind. Es läßt sich manches dafür und dagegen sagen, doch dünkt mich, daß für längere Fahrten das amerikanische System entschieden den Vorzug verdient. Erst wenn man ohne Unterbrechung Tage und Nächte reisen muß, lernt man die Annehmlichkeit schätzen, zuweilen einen Gang durch den Wagen machen, auf der Plattform frische Luft schöpfen oder in einem anderen Wagen einen Besuch machen zu können; niemand hindert den Reisenden in solchen Bewegungen. Noch mehr aber wird man den Wasserbehälter, der im Sommer sogar mit Eiswasser gefüllt wird, und den Abort, welche beide während der Fahrt zu erreichen sind, schätzen lernen. Der allen Passagieren zugängliche Ofen ist im Winter ebenfalls eine Annehmlichkeit. In Europa sind

nur in Württemberg und der deutschen Schweiz die amerikanischen Wagen zur Einführung gelangt, jedoch mit einigen Abänderungen: sie sind kürzer und haben bequemere Sitze. In Nord-Amerika sind die Wagen so lang, daß sie 70 Personen fassen können, die Entleerung ist daher zeitraubend. Die Sitze sind so nahe zusammengerückt, daß sich die Kniee der Passagiere nahezu berühren, und was noch tadelnswerther ist, die Rückenlehnen reichen nur bis zur halben Höhe, man kann daher den Kopf nicht anlehnen.

Im Auslande ist allgemein die Annahme verbreitet, in Nord-Amerika gäbe es nur eine Wagenklasse. Bis vor 15 Jahren war das auch der Fall, und auf einigen unwichtigen Zweigbahnen ist es auch heute noch so. Auf allen größeren Bahnen findet man nun aber 3 Classen, und die Mehreintheilung wird in der Neuzeit noch fortgesetzt, aber nicht nach einem allgemeinen Plan, denn jede Bahn thut, was ihr beliebt. Es ist bei einer Besprechung des amerikanischen Eisenbahnwesens wohl zu beachten, daß dasselbe keiner einheitlichen Gesetzgebung unterworfen ist und keiner Centralbehörde untersteht, welche Betriebsvorschriften machen kann, wie dies in Deutschland der Fall ist. Ja, die Eisenbahnen bilden nicht einmal einen Verband oder Verein, der als Organ dienen könnte für eine Uebereinkunft in Bezug auf ein einheitliches Betriebssystem. Jede Bahn handelt ganz unabhängig und nach Belieben, ohne Rücksicht auf die anderen Bahnen. Manchmal bekämpfen sie sich einzeln oder in Gruppen auf's Heftigste, dann schließen sie wieder auf kürzere oder längere Zeit Verträge über Personen- und Güterbeförderung, aber stets nur gruppenweise, niemals im Gesammt. Wenn trotz dieser Zerfahrenheit ein ziemlich gleichmäßiges Wagensystem überall eingeführt ist, so verdankt

man das der Concurrenz und der Macht der eingebürgerten Gewohnheit, die so mächtig ist, daß sie beispielsweise die Einführung des englischen Wagensystems unmöglich machen würde.

Die Wagen, von welchen ich oben sprach, fängt man in neuerer Zeit an, als zweite Classe zu bezeichnen, doch werden sie in der Regel ohne Bezeichnung genannt. Sie sind gemeint, wenn man schlechtweg von Eisenbahnwagen spricht. Ihre Sitze sind hart gepolstert — der einzige Comfort, welcher sie von den Emigrantenwagen unterscheidet, die harte Holzsitze haben, wie die Wagen 3. Classe in Deutschland. Wie schon der Name sagt, sind diese letzteren Wagen für die Einwanderer bestimmt, doch ist selbstverständlich eine Controle über die Passagiere nicht möglich. Es benutzt sie jeder, Einwanderer oder nicht, der billig reisen will und keinen Anspruch auf rasche Beförderung macht. Die Fahrpreise sind nämlich um ein Drittel billiger, wie für die andere Classe, und die Züge entsprechen in ihrer Fortbewegung den deutschen Bummelzügen.

Als erste Classe oder Extraclasse, wie man nun will, kann man die Pullman'schen Palastwagen bezeichnen, die aber nicht Eigenthum der Bahnen sind, sondern der Pullman'schen Gesellschaft gehören und nur kraft eines Vertrages auf ihren Schienen laufen. Diese Wagen sind theils für den Tages- und theils für den Tages- und Nachtdienst bestimmt. Im ersten Falle sind sie nur mit Sitzen ausgestattet, und wo die neueste Verbesserung schon zur Einführung gelangt ist, wird jedem Passagier ein gepolsterter Drehsessel mit weit zurückgehender Lehne, so daß er eine halbliegende Stellung einnehmen kann, angewiesen. Im zweiten Falle ist die Vorrichtung getroffen, daß Abends die Sitze in Betten

umgewandelt werden können. Auf einigen Bahnen sind in diesen Schlafwagen „drawingrooms“ vorgesehen, das will sagen, Cabinette, die zwei Doppelbetten und zwei Einzelbetten enthalten, und entweder von einem Passagier, von einer Familie, oder einem halben Dutzend befreundeter Passagiere gemiethet werden können, und zwar für einen drei- bis vierfach höheren Preis, wie für die gewöhnlichen Betten. In diesen Cabinetten befindet man sich vollständig abgesondert von den übrigen Passagieren. Zwei Toilettecabinette befinden sich am Ende eines jeden Wagens: eins für Herren und eins für Damen. Man kann sich in denselben waschen und kämmen, doch ist in der Regel Morgens der Andrang so stark, daß man einige Zeit warten muß, bis man eintreten kann. Die Damen werden bei dieser Veranlassung oft spitzzüngig, und zugegeben wird auch allseitig, daß diese Cabinette noch der Vervollkommnung bedürfen. Es ist oft gesagt worden, daß diese Palastwagen den alten Spruch: die Noth ist die Mutter der Erfindung, bewahrheiteten. Die großen Entfernungen, welche in Nord-Amerika zurückzulegen sind, machten es durchaus nothwendig, daß Vorrichtungen ersonnen wurden, welche den Reisestrapazen ihre Härten nahmen. Man ging ans Werk, und immer größere Ausbildung erfuhren diese Vorrichtungen, bis sie endlich in den Pullmanschen Palastwagen ihren mit Recht vielbewunderten Gipfelpunkt erreichten. Auch der oben erwähnte Comfort der gewöhnlichen Wagen ist ein Kind dieser Nothwendigkeit.

Der Fahrpreis für die Palastwagen schwankt zwischen 2 und 3 Dollars für 24 Stunden; hinzuzufügen sind noch 25 Cents für den Aufwärter. Dafür wichst er die Stiefel, macht Abends das Bett in Ordnung, schlägt es Morgens zusammen und verrichtet sonstige kleine Dienstleistungen, wenn

sie verlangt werden. Es hat schon oft Verwunderung erregt, wann diese Aufwärter der Ruhe pflegen, da man sie Tag und Nacht auf den Beinen sieht. Sie haben durchgehends afrikanisches Blut in den Adern fließen, sind recht gefällig und aufmerksam und suchen ihr kleines Trinkgeld ehrlich zu verdienen.

Die Fahrkarten zu den Palastwagen werden häufig an einem besonderen Schalter oder in einem Bureau verkauft. Es ist räthlich, eine Karte im Voraus zu erwerben, oder mittelst telegraphischer Depesche zu bestellen, da die Wagen oft vollständig besetzt sind und man an einer Station eintreffen könnte um eine längere Reise anzutreten, ohne ein Bett erhalten zu können. Die Sitze, beziehungsweise die Betten, sind sämmtlich nummerirt wie die Plätze eines Theaters, es kann also von einer Belegung des ersten besten Sitzes keine Rede sein. Der Schaffner, welcher die Karten nachsieht und einsammelt, hat das Recht, einen Sitz, der nicht belegt wurde, gegen den vorgeschriebenen Fahrpreis zu vergeben, wie er auch in den anderen Wagen Fahrgeld, und zwar ohne Strafzuschlag, erheben kann. Es ist deshalb für die gewöhnlichen Wagen durchaus nicht nothwendig, daß man sich am Schalter drückt oder vorher um eine Karte besorgt ist. Man kann ruhig in den Wagen steigen und dem Schaffner das Fahrgeld einhändigen. Weil dem so ist, liegt aber auch keine Nothwendigkeit vor, von Fremden, die auf der Straße ein Geschäft damit machen, oder von Runners eine Fahrkarte zu kaufen. Ich will nicht sagen, daß man in jedem Falle betrogen würde, aber sicher in den meisten, und darum sollte man es sich zum Grundsatz machen, von fremden Menschen niemals eine Fahrkarte zu kaufen. In den Großstädten haben die Bahnen Zweigbureaus in den belebtesten

Straßen, oder eine Agentur, wo Fahrkarten gekauft werden können. Auch in den Comptoirs der größeren Gasthöfe ist in der Regel Gelegenheit dazu geboten. Füge ich noch die Schalter an den Abgangsstationen hinzu, so habe ich alle Plätze genannt, wo man, ohne einen Betrug befürchten zu müssen, Fahrkarten kaufen kann. Wo zwei concurrirende Bahnen sind, verleumden sie sich gegenseitig durch ihre Agenten manchmal in der krassesten Weise, um Passagiere zu ködern. Beispielsweise: die andere Bahn hat ihren Betrieb einstellen müssen, weil sie ihre Schienen als altes Eisen verkaufte, um ihren Actionären eine Dividende zu bezahlen u. s. w. u. s. w.

In den Palastwagen darf Niemand einen anderen Sitz einnehmen, als den, zu welchem ihn seine Fahrkarte berechtigt, in den gewöhnlichen Wagen kann dagegen jeder Passagier jeden unbesetzten Sitz einnehmen, doch gilt das Gewohnheitsrecht, daß man durch Niederlegung eines Ueberziehers, eines Hutes, Ueberrocks oder eines anderen Artikels einen Sitz in Beschlag nimmt. Wenn sich ein unartiger Passagier gegen dieses Gewohnheitsrecht vergeht, rufe man, ohne Streit anzufangen, den Schaffner, der den Platz, wenn nöthig mit Hülfe des Bremsers, frei machen wird. Und hier mag die richtige Stelle sein, um meine Landsleute zu einem rücksichtsvollen Benehmen während einer Reise in Nord-Amerika zu ermahnen. Möge man von den Nord-Amerikanern denken, was man wolle, das Zeugniß muß ihnen werden, daß sie sich auf der Reise sehr rücksichtsvoll und als echte Gentlemen benehmen. Sie lassen es nun einmal durchaus nicht gelten, daß man — wie dies leider in Deutschland häufig zu geschehen pflegt — jede Rücksichtslosigkeit gegen Mitreisende mit dem rohen Ausspruch: auf

der Reise ist sich Jeder der Nächste, beschönigt. Wer nach diesem Grundsatz in Nord-Amerika verfahren will, wird finden, daß er bei dem Schaffner keine Unterstützung findet und daß ihn seine Mitreisenden wie einen Aussätzigen behandeln. Alle werden sie sich gegen ihn kehren, und wenn die Rücksichtslosigkeit gegen eine Dame gerichtet war, läuft er Gefahr, aus dem Wagen entfernt zu werden. Auf meinen vielen Kreuz- und Querzügen in Nord-Amerika habe ich nur selten so ärgerliche Auftritte zu beobachten Gelegenheit gehabt, wie sie zahlreich in meiner Erinnerung aus Deutschland haften. Und in nahezu allen Fällen waren diese Auftritte von Fremden, gewöhnlich von Deutschen, veranlaßt. Der Deutsche, der in Nord-Amerika noch nicht zugestutzt und abgeschliffen worden ist, glaubt für sein Geld zu kurz zu kommen, wenn er einem Mitreisenden eine Rücksicht erzeige; rücksichtsvoll sein hält er nicht für weltklug. Es ist das eine traurige Thatsache, die nicht todtgeschwiegen werden darf. Zuweilen gerathen auch wohl Amerikaner in Wortwechsel, allein derselbe wird so ruhig und ohne Einflechtungen von Grobheiten und Beschimpfungen geführt, daß er gewöhnlich die Aufmerksamkeit der übrigen Reisenden nicht erregt. In grellem Gegensatz zu dem hülfebereiten, rücksichtsvollen Benehmen der Reisenden steht das Auftreten der Schaffner, von welchen 75 % ausgewachsene Grobiane sind, und von diesen Grobianen sind 75 % Irländer. Ich berühre damit eine der dunkelsten Schattenseiten des amerikanischen Eisenbahnwesens; eine andere Schattenseite ist, daß weder die Schaffner noch die anderen Beamten Abzeichen tragen, man also erst Umfrage halten muß, wenn man Auskunft oder Hülfe sucht. Wie es kommt, daß die Mehrzahl der Bahnbeamten aus groben Irländern besteht, erklärt sich zunächst durch die

politischen Verhältnissen des Landes. Die Bahngesellschaften wollen in den gesetzgebenden Körperschaften Einfluß gewinnen, sie brauchen daher Wahlstimmen für ihre Freunde und Creaturen, und besseres Stimmvieh, wie die Irländer, giebt es nicht auf der weiten Erde; außerdem sind sie auch die unverschämtesten Aemtersucher.

Es giebt ein einfaches Mittel, diese Grobiane zu anstandsvollem Benehmen zu zwingen: ruhiges, aber festes Auftreten. Der Irländer ist, wie jedes Großmaul, im Grunde seines Herzens eine Memme, die vor wahrem Muthe scheu zurückweicht. Wenn man sich in dem Nationalitäten-gemisch Nord-Amerikas nur ganz oberflächlich zurechtgefunden hat, kann man den Irländer erkennen. Vor Allem an seiner eigenthümlichen Aussprache, die sich aber nicht schildern läßt; sodann an seinem grobknochigen, brutalen Whiskygesicht, und wenn er einen lohfarbigen Bart trägt, ist er Vollblut.

Eine Belästigung für die Reisenden ist das häufige Nachsehen der Fahrkarten, das nach jeder größeren Station vorgenommen wird. Nur ein Schaffner begleitet den Zug, er geht durch die Wagen und besieht nur die bereits durch-stochenen Karten. Um dieselben nicht jedesmal aus der Tasche ziehen zu müssen, werden sie gewöhnlich von den Reisenden an die Hüte gesteckt; nicht selten werden sie dazu von den Schaffnern aufgefordert.

Auf Zeichen mit der Glocke darf man nicht warten, solche kennt man in Nord-Amerika nicht. Manchmal setzen sich die Züge lautlos in Bewegung, gewöhnlich pfeift aber die Locomotive, doch nicht eher, als in dem Augenblick, wo sich ihre Räder in Bewegung setzen. Es ist mithin Vorsicht nöthig; nie wage man sich an einer Haltestation weit vom Zuge, damit man sofort in den ersten besten Wagen springen

kann, wenn die Pfeife ertönt. Da man von einem Wagen in den andern gehen kann, vermag man leicht den alten Sitz aufzusuchen. Wo die Haltezeit eine längere ist, wird sie gewöhnlich verkündet, wenn nicht, dann frage man, um sich zur bestimmten Minute bereit halten zu können. Nicht auf allen Bahnen durchgehen die Schaffner die Wagen, um den Namen der Station auszurufen, in welche der Zug einläuft und wo sie es thun, sind ihre Rufe kaum verständlich. An allen Stationsgebäuden sind übrigens die Namen groß angeschrieben und dann finden sich auch gewöhnlich einige Mitreisende, welche über die betreffende Localität Auskunft geben können. Immerhin sollte man nicht versäumen, sich mit Hülfe der Eisenbahnkarte, welche man im Coursbuch findet, zu orientiren.

Zur Regel möge es sich der Reisende machen, jede Gelegenheit zu einer Mahlzeit oder einem Imbiß zu benutzen. Manchmal mag er wohl keinen Hunger spüren, wenn die Station erreicht wird, oder der Zeitpunkt mag ihm nicht ganz gelegen sein; wenn er aber die Gelegenheit versäumt, kann es ihm begegnen, daß er einer Erschöpfung nahe ist, wenn er nach der nächsten Speisestation kommt. Auf längeren Reisen, namentlich im Westen, wo die größeren Stationen weit auseinander liegen, empfiehlt es sich, ein Körbchen oder eine Tasche mit Lebensmitteln mitzuführen. Ausgeschlossen müssen solche Artikel bleiben, welche einen unangenehmen Geruch verbreiten, wie Limburger Käse; kalte Zunge muß ebenfalls auf diese Liste gesetzt werden, da sie schon nach kurzer Zeit in Verwesung übergeht, und dann widerlich riecht. Kräckers, Schinken, Obst und eine Flasche Rothwein sind die empfehlenswerthesten Lebensmittel für die Reise, sie halten den Wolf von der Thüre, falls der Zug sich verspätet und

eine gediegene Mahlzeit nicht zu haben ist, wenn man sie wünscht. Denn an Zugverspätungen muß sich der Reisende in Nord=Amerika gewöhnen, wie er denn überhaupt jene Pünktlichkeit im Betriebe nicht erwarten darf, welche den Stolz der deutschen Bahnen bildet.

An allen wichtigen Bahnlinien giebt es Stationen, wo in der Absicht Rast gemacht wird, den Reisenden Gelegenheit zu geben, Leib und Seele zusammenzukitten. Die Dauer des gegönnten Aufenthalts schwankt sehr, an einigen Bahnen ist eine halbe Stunde, an anderen eine Viertelstunde vorgesehen. im Durchschnitt mag man 20 Minuten annehmen. Der Preis für die volle Mahlzeit ist an einigen Plätzen 50 Cents, an anderen 1 Dollar und an sehr wenigen $1^1/_4$ Dollar. Eine solche Mahlzeit besteht nicht aus einer bestimmten Anzahl Gerichte, sondern sie ist der Auswahl des Reisenden überlassen. Es wird ihm eine Speisekarte vorgelegt, aus welcher er wählen kann so oft und so viel es ihm beliebt. Wenn er seine Lieblingsspeise immer und immer wieder verlangt, wird sie ihm anstandslos gebracht werden. Die Bedienung ist in der Regel gut und die Speisen sind schmackhaft zubereitet. Wenn der Aufenthalt nicht länger wie 20 Minuten währt, muß natürlich mit Hast gegessen werden, und darin suchen die Nord=Amerikaner ihres Gleichen auf Erden. Es wird ihnen mit Recht vorgeworfen, daß sie das Essen als eine Arbeit betrachten, mit der man möglichst schnell fertig werden müsse, doch wird man dieses Urtheil noch verschärfen, wenn man sie an einer Speisestation beobachtet. Messer und Gabel sind zugleich fortwährend nach dem Munde in Bewegung, gelegentlich wird eins dieser Instrumente fallen gelassen, um mit dem Löffel vertauscht zu werden, denn nicht ein Gericht nach dem andern verzehrt der Nord=Amerikaner,

sondern alle zugleich in bunteſter Abwechſelung. Als ob ein indiſcher Gaukler ſein Zauberſpiel übe, ſo verſchwinden die Speiſen, und man begreift, warum in dieſem Lande Legionen von Aerzten und Apothekern ein behagliches Daſein führen können.

Wer nicht eine volle Mahlzeit nehmen will, kann an das Büffet treten, wo er ſich einen Imbiß aus kaltem Fleiſch, Wurſt und dergleichen mit Brod, Kaffee oder Thee für mäßige Preiſe kaufen kann. An manchen Stationen währt der Aufenthalt nur 5 Minuten, und da muß man ſich mit einem ſolchen Imbiß zufrieden geben. Nicht überall dürfen berauſchende Getränke verkauft werden — in den Temperenz=ſtaaten und =Counties iſt es ſelbverſtändlich verboten; hier handelt es ſich um ein Verbot der betreffenden Bahn=geſellſchaften, — doch ſollen unter berauſchenden Getränken nicht verſtanden werden: Bier, Apfelwein und leichte Weine.

Auf den großen, weſtwärts führenden Bahnen laufen in der Regel „dinigcars“ und „hotelcars“ mit den Zügen. Die letzteren dienen zwei Zwecken zugleich: der Bewirthung und dem Schlafen, doch ſtehen ſie nicht hoch in der Gunſt des Publikums, weil der Geruch der Küche nicht angenehm für die Schläfer und der Bettgeruch den Naſen derer nicht ſchmeichelhaft iſt, welche ſich zum Eſſen niederſetzen wollen. Es ſcheint, daß ſie nach und nach verſchwinden werden. Die diningcar beſteht nur aus einer Küche und einem Speiſeraum; ſie verdienen rückhaltloſe Anerkennung, da ſie muſterhaft eingerichtet ſind und es dem Reiſenden ermöglichen, in aller Gemüthsruhe während der Fahrt ſeine Mahlzeiten einzunehmen. Sie werden zu einer paſſenden Stunde den Zügen angehängt, laufen eine gewiſſe Strecke mit ihnen, werden dann auf Seitengeleiſe geſchoben, um Zügen nach

der entgegengesetzten Richtung angehängt zu werden. Gewöhnlich kostet die Mahlzeit 75 Cents oder 1 Dollar, und was man unter einer solchen versteht, habe ich oben schon erklärt. Auf einigen Linien wird nach der Karte gespeist, d. h. jedes Gericht muß zum beigesetzten Preis bezahlt werden.

In den Palastwagen treiben sich manchmal Spieler von Profession herum, welche von ihren Mitreisenden freie Fahrt und auch wohl noch etwas mehr erspielen. Mit der ehrenhaftesten Miene laden sie zu einem unschuldigen Kartenspielchen ein, und da man sie von Reisenden, welche nur die Langeweile verscheuchen wollen, nicht zu unterscheiden vermag, so handelt man verständig, wenn man jede Einladung zum Spiel ablehnt.

Auf den meisten Bahnen haben die Passagiere 100 Pfund Gepäck für jede „volle Fahrkarte" frei; zum Verständniß schalte ich ein, daß Kinder unter 12 Jahren für das halbe Fahrgeld befördert werden, und wenn sie unter 5 Jahren sind, nichts zu zahlen brauchen. Einige Bahnen gewähren 150 Pfund Freigepäck und 250 Pfund, wenn der Reisende zugleich eine Fahrkarte für einen Dampfer von San Franzisko nach Japan oder China oder von New-York nach einem europäischen Hafen kauft. Oestlich von Missouri wird es niemals genau mit dem Gepäck genommen, das nur dann gewogen wird, wenn es augenscheinlich bedeutendes Uebergewicht besitzt; westlich von Missouri wird dagegen ziemlich streng verfahren und jedes Pfund Uebergewicht nach einer bestimmten Taxe berechnet. Auf den östlichen Bahnen wird in der Regel eine runde Fracht für das Gepäckstück, ohne Rücksicht auf das Gewicht, erhoben. Nicht selten kann man übrigens den stark begründeten Verdacht, ob das gestattete Freigewicht nicht überschritten sei, durch ein Trinkgeld an

den Gepäckmeister aus der Welt schaffen. Dem Letzteren muß die Fahrkarte vorgezeigt werden, dann erst giebt er einen Check, d. i. ein rundes Messingplättchen mit einer Nummer; das Zwillingsstück hängt er an den Koffer. Wer sich seinen Check gesichert hat, mag ruhig in den Wagen steigen, er hat sich nicht eher um sein Gepäck zu bekümmern, bis kurz vor seinem Reiseziel.

In fast allen größeren Städten bestehen Expreß-compagnien, welche sich damit beschäftigen, das Gepäck der Reisenden gegen eine Vergütung von 25 bis 50 Cents für jedes Stück nach irgend einem Gasthof oder einer Privat-wohnung zu liefern. Ihre Agenten besteigen auf den vor-letzten Stationen die Züge und durchgehen die Wagen, indem sie jedem Passagier ihre Dienste anbieten. Im Falle man diese annimmt, übergiebt man den Check und die Adresse und hat sich nun nicht mehr um das Gepäck zu bekümmern; es wird sicher, aber nicht prompt abgeliefert werden. Man muß sich nämlich darauf gefaßt machen, daß das Gepäck erst 10 bis 12 Stunden nach Ankunft des Zuges abgeliefert wird, ich habe sogar von Fällen gehört, wo die Reisenden 24 Stunden warten mußten. Wer demnach in Eile ist, darf die Dienste der Expreßcompagnien nicht in Anspruch nehmen, selbst wenn die Agenten prompte Ablieferung aus-drücklich versprechen.

In allen größeren Städten sind an den Stationen Droschken zu haben, und bitte ich, in dem Abschnitt „die Landung" nachzulesen, was ich über dieselben zu sagen habe. Hier will ich nur noch bemerken, daß das Droschkenwesen nirgends in Nord-Amerika die Ausbildung erfahren hat wie in Europa. Wenn man von den nicht zahlreichen Droschken absieht, welche an den Bahn- und Dampferstationen aufgestellt

sind, wird man innerhalb der Stadt nur wenige Droschken-stationen finden. Die Gründe dafür sind zunächst in den zahlreichen, gut ausgestatteten Leihställen zu finden. Wenn man mehr als eine englische Meile zurücklegen will, kann man in einem Leihstall eine leichte Kutsche — Buggy genannt — mit einem schönen Pferd bespannt, billiger miethen, wie eine Droschke, man muß jedoch selbst fahren und selbstverständlich Localkenntniß besitzen. Sodann sind alle Städte mit einem Netz von Straßenbahnen durchkreuzt. Die einheimische Bevölkerung hat somit wenig Veranlassung, Droschken zu benutzen, sie thut das nur bei besonderen Gelegenheiten, wie Beerdigungen, Hochzeiten u. s. w. Die Fremden benutzen ebenfalls mit Vorliebe die billigen, bequemen Straßenbahnen, deren Taxe überall 5 Cents = 20 Pfennig für eine Fahrt ist, welche sich manchmal über mehrere englische Meilen erstrecken kann. Ihre Benutzung setzt allerdings Localkenntniß voraus, da aber jeder Polizist zur Auskunft verpflichtet und außerdem jeder Nord-Amerikaner, den man darum anspricht, sehr hülfebereit ist, so kann man sich leicht die nöthigen Kenntnisse verschaffen. Ferner schicken die meisten Gasthöfe Omnibusse nach den Stationen, und alles dieses zusammengenommen hat das Droschkenwesen in engem Rahmen gehalten.

In vielen Städten westlich vom Ohio besteht ein Omnibussystem, das gerühmt zu werden verdient. Sobald sich der Zug oder der Dampfer der Stadt nähert, taucht ein Agent der Omnibusgesellschaft (gewöhnlich Transfer-Company genannt) auf und redet jeden Passagier an. Man übergiebt ihm den Check und wenn man keine durchgehende Fahrkarte hat, was den Transport von einer Station zur andern bedeuten würde, wofür nichts berechnet wird, da die

Bahnen für diesen Fall „Transfertickets“ verabfolgen, dann zahlt man dem Agenten 25 bis 50 Cents. Er sagt dann die Nummer des Omnibus, in welchen man einsteigen soll, und wenn man aus der Station tritt, findet man die Fahrzeuge in einer Reihe aufgepflanzt. Man sucht den bezeichneten Omnibus, steigt ein, und nach einer kleinen Weile setzt er sich in Bewegung, gefolgt von dem Wagen, der mit dem Gepäck beladen ist. Hier und da soll ein Passagier abgesetzt werden, deshalb gelangt man auf einem Umwege, der aber von keiner Bedeutung ist, an sein Ziel. Dieselben Omnibusse holen die Passagiere auch aus den Gasthöfen und Privatwohnungen nach den Stationen ab, wenn eine Notiz nach dem Comptoir geschickt wird. Die Expreßcompagnien*) verfahren ähnlich in Bezug auf das Gepäck. Wenn man einen Auftrag nach dem Comptoir schickt, erscheint der Wagen rechtzeitig, das Gepäck wird aufgeladen, und wenn man dem Fuhrmann die Fahrkarte übergiebt, nimmt er an der Station den Check entgegen. Wenn man später nachfolgt, hat man nur nöthig, Fahrkarte und Check aus den Händen des Fuhrmanns entgegenzunehmen und in den Wagen zu steigen. Faßt man alle diese Einrichtungen ins Auge, dann darf man die Behauptung wagen, daß in keinem Lande der Erde der Reisende weniger von seinem Gepäck belästigt wird, wie in Nord-Amerika.

Den Schluß dieses Abschnittes mögen einige Winke für die Reisenden bilden, welche den Continent von New-York

---

*) In vielen Städten giebt es auch noch Expreßwagen, die an den Straßenecken auf Aufträge warten und für die feste Taxe von 50 Cents ein Gepäckstück nach irgend einem Punkt der Stadt befördern. Jeder Wagen gehört seinem Fuhrmann. Derselbe ist so zuverlässig, wie die Expreßcompagnien, und besorgt in gleicher Weise Gepäck nach den Stationen.

nach San Franzisko kreuzen wollen. Den Passagieren erster Classe habe ich wenig zu sagen. Sie bezahlen ihre Fahrkarte mit 139 Dollars, geben ihr Gepäck auf, setzen sich in einen Palastwagen, gehen in die diningcar, wenn es ihnen beliebt, schlafen in einem bequemen Bett und sind in 7 Tagen 6 Stunden in San Franzisko. Die Passagiere 2. Classe haben es nicht ganz so bequem, dafür zahlen sie auch nur $106\frac{1}{4}$ Dollars. Die diningcar steht ihnen ebenfalls zur Verfügung, und wenn sie es müde sind, auf ihren Sitzen zu schlafen, können sie sich gegen besondere Vergütung ein Bett in einem Palastwagen miethen, falls noch ein solches frei ist. Die Züge sind nämlich zusammengesetzt aus gewöhnlichen Wagen, Palastwagen und einer diningcar. Daraus folgt, daß auch die Passagiere 2. Classe in der angegebenen Zeit befördert werden.

Der großen Menge Reisender, welche die Emigrantenzüge benutzen, wollte ich meine Schlußbemerkungen widmen. Ihre Reise kann strapaziös genannt werden; sie währt 12 bis 13 Tage und kostet 65 Dollars — lediglich die Fahrkarte gemeint. Dem Reisenden stehen in New-York 4 Wege offen, die aber alle in Omaha am Missouri zusammenlaufen. Dort beginnt die Union-Pacificbahn, welche bis Ogden im Mormonenlande führt, wo die Central-Pacificbahn mit dem Endpunkte in San Franzisko beginnt. Aus eigener Erfahrung empfehle ich die Pennsylvaniabahn als die beste ab New-York. Man kauft eine Fahrkarte nach Californien — die Station ist gleichgültig — und sucht sich mit seinem Gepäck so einzurichten, daß es nicht über 100 Pfund wiegt, denn der Ueberschuß wird mit 6 Cents pro Pfund bis Omaha und von dort nach San Franzisko mit 15 Cents berechnet. Bis Omaha braucht man sich nicht zu

verproviantiren, denn bis dahin giebt es genug Speisestationen, und da diese Bummelzüge oft stundenlang an einem Knotenpunkt halten, so kann man bequem in die Stadt schlendern, essen und Einkäufe machen. Außerdem springen an jeder Station Hausirer in den Zug, welche Milch, Eier, Limonade, Gebäck und dergleichen anbieten. Zum Ueberfluß wird der Zug auch noch von einem Hausirer begleitet — eine Erscheinung, welcher man, nebenbei bemerkt, auf allen größeren Bahnen begegnet. Gewöhnlich ein halbwüchsiger Jüngling ist es, der das Abkommen mit der Bahn getroffen hat, Handel in gewissen Zügen treiben zu dürfen. Seine Kiste stellt er in die Ecke eines Wagens und durchgeht in regelmäßigen Pausen die Wagen, indem er das eine Mal Cigarren, das andere Mal Zeitungen und das dritte Mal Obst und Zuckergebäck anbietet; andere Lebensmittel führt er nicht. In Omaha muß aber an die Verproviantirung gedacht werden, denn eine 8- bis 9täge Reise, größtentheils durch Wildnisse, steht bevor. Die beste Gelegenheit dazu ist in dem Bahngebäude von Omaha geboten, und der Stationsvorstand läßt durch Ausrufer auch darauf aufmerksam machen. In dem Magazin kann man alles zu mäßigen Preisen haben, was man für eine solche Reise nur begehren mag, selbst Körbchen zum Verpacken der Eßwaaren sind zu haben. Man vergesse nicht, Thee oder gemahlenen Kaffee nebst einem Blechgefäß zum Kochen. In jedem Wagen steht nämlich, selbst im Hochsommer, ein Ofen, zu dem in sehr liberaler Weise Kohlen geliefert werden. Man wird die Labung schätzen lernen, welche man sich durch eine Tasse Thee oder Kaffee verschafft, die man morgens an dem Ofen bereitet, namentlich beim Uebergang über die Gebirgszüge, wo es in der Regel empfindlich kalt ist und oft mitten im Sommer

ein Schneegestöber eintritt. Handtuch und Seife sollte man sich schon in New-York besorgen, sie sind unerläßlich auf dieser Reise. Seit Mitte 1882 haben die beiden Pacificbahnen die lobenswerthe Neuerung getroffen, daß ihre Emigrantenwagen mit Bettgestellen versehen sind. Es sind das nur Holzgestelle, welche während des Tages zusammengeklappt werden, allein wer jemals während der Reise auf den kurzen, harten Sitzen schlafen mußte, wird diesen Fortschritt zu würdigen wissen. Jedem Passagier ist es gestattet, eine Matratze mitzubringen — die er in Omaha kaufen kann — doch werden sich nur wenige zu dieser Auslage verstehen. Mit einem Teppich, einem Ueberrock und der Reisetasche als Kopfkissen, kann man sich auch schon ein ganz gutes Lager bereiten. In Omaha müssen die Fahrkarten umgetauscht werden, und diesmal muß man eine bestimmte Station in Californien angeben, und ein gleiches muß mit den Checks geschehen. Wer nicht in den Gepäckraum geht, sein Gepäck verwiegen und sich einen anderen Check geben läßt, kann bestimmt darauf rechnen, daß seine Effecten in Omaha zurückbleiben. In den ersten zwei Tagen nach der Abfahrt von Omaha gehe man sparsam mit dem Proviant um, er könnte zu früh alle werden, und an den Stationen ist noch Gelegenheit zum Einkauf von Milch und Eiern, welche die Farmer der Umgegend zum Verkauf bringen. Ich warne übrigens, die Milch ohne Zugabe einer kleinen Dosis Salz zu genießen; die Unterlassung dieser Vorsicht könnte mit mehrstündigem Bauchgrimmen bestraft werden. In Ogdon muß die Verproviantirung bei Gelegenheit des Wagenwechsels erneuert werden, denn nun kommt erst die trostloseste Wildniß: die große amerikanische Wüste. Hat man Californien erreicht, dann kann

man an jeder Station zu mäßigen Preisen gute Mahlzeiten haben.

Auf dieser Reise findet sich stets Gelegenheit zum Anschluß an andere Passagiere, und nicht selten werden Freundschaften fürs Leben geschlossen. Auf Grund gegenseitiger Sympathie bilden sich in jedem Wagen Gruppen, die gemeinschaftlich Kaffee kochen, essen, plaudern, sich mit Rath und That unterstützen — genug, Leid und Freud der Reise gemeinsam tragen. Daher auch der Unerfahrene nicht Ursache hat, vor dieser Reise bangen zu müssen.

Seit die südliche Ueberlandsbahn fertig ist, plant man, die Einwanderer auf dem Wege von New-Orleans nach San Franzisko nach Californien zu befördern. Auf dieser Linie würde die Fahrt um 3 Tage kürzer und selbstverständlich auch entsprechend billiger sein. Da aber zur Zeit, wo ich dieses schreibe, die Emigrantenzüge noch nicht eingerichtet sind, kann ich Winke und Rathschläge für ihre Benutzung noch nicht geben.

An anderer Stelle erwähnte ich der Nord-Pacificbahn, welche Mitte 1883 auf ihrer ganzen Strecke den Betrieb eröffnen wollte. Sobald dieses Versprechen in Erfüllung gegangen ist, werden die zahlreichen deutschen Einwanderer, deren Ziel Oregon und das Territorium Washington ist, ihren Weg nicht mehr über Californien nehmen wollen, sondern die kürzere und billigere Route wählen, welche die Nord-Pacificbahn bietet. Da dieselbe noch keine Betriebsentwürfe veröffentlicht hat, ist es jetzt noch zu früh zu einer eingehenderen Besprechung dieses Verkehrsweges als der, welche der Leser in dem Abschnitt über die Rundreisepläne findet.

Die nordamerikanischen Dampfboote.

Darüber sind Freund und Feind einig, daß die nordamerikanischen Dampfboote nirgends ihres Gleichen haben. Jeder Fremde bewundert diese schwimmenden Paläste, einerlei, ob er auf den östlichen oder westlichen Gewässern ihrer ansichtig wird. Er findet, daß das anspruchsloseste Boot immer noch schöner und eleganter ist, wie die Boote, welche auf den europäischen Binnengewässern fahren. Im östlichen Gebiet trifft man die größten und comfortabelsten Boote auf dem Hudson und Long-Islandsund, im westlichen Gebiet auf dem Mississippi. Einige Boote, welche New-York mit Albany und New-York mit Boston verbinden, können 600 Passagiere comfortabel beherbergen, und vorgekommen ist es schon, daß sie tausend aufnehmen mußten. Auf den s. g. Nachtbooten befindet sich ein allgemeiner Schlafraum unter Deck, und der Besitz einer Fahrkarte berechtigt zum Anspruch auf ein Bett. Auf dem Deck befinden sich Cabinen, deren Benutzung aber nur gegen besondere Bezahlung möglich ist. Sie sind es übrigens werth, daß man einen Extragriff in die Geldbörse macht, denn sie sind äußerst bequem und elegant eingerichtet, vorzüglich ventilirt und bieten die Möglichkeit leichterer Rettung bei einem Unfalle. Die Salons sind geräumig und reich möblirt; ihre Sophas werden von denjenigen, welche nicht so glücklich waren, ein Bett oder eine Cabine in Beschlag nehmen zu können, als Lagerstätten benutzt — selbstverständlich nur, wenn das Boot überfüllt ist, was sich zuweilen ereignen mag. In solchem Falle werden auch manchmal Extrabetten im Salon aufgeschlagen, wodurch er Aehnlichkeit mit einem Lazareth gewinnt.

Ein gut besetztes Dampfboot ist zur Nachtzeit ein Dorado für die Taschendiebe, welche von den ahnungslosen Schläfern eine reiche Ernte einheimsen. Selbst in den Cabinen darf man sich nicht ganz sicher fühlen, da die Schurken manchmal schon am Tage ihre Vorkehrungen treffen — durch Verstellen der Schlösser u. s. w. — um Nachts geräuschlos in diese Separaträume schlüpfen zu können. Ich erinnere mich einer Nachtfahrt, auf der 20 Cabinenschläfer bestohlen und weitere 30 Diebstähle im Salon gemeldet wurden. Niemand wußte die Diebe zu entdecken, und Ersatzansprüche an die Eigenthümer des Bootes waren gesetzlich unzulässig. Wenn man in die Lage kommt, in einem Boot nächtigen zu müssen, soll man Geldbörse und Uhr auf der Brust unter dem Hemde verbergen, und wer eine Cabine miethet, mag nicht unterlassen, vor dem Schlafengehen die Thüre und das Fenster zu untersuchen und eine Unregelmäßigkeit sofort dem Steward zu melden. Nachdem er die Cabine von innen abgeschlossen hat, möge er prüfen, ob der Riegel auch gefaßt hat.

Die Warnung, welche ich gegen die Spieler auf den Bahnzügen gab, wolle man auch für die Dampfboote beachten.

Wo die Boote mit Eisenbahnen concurriren müssen, stellen sie ihre Fahrpreise viel billiger wie diese, und der Reisende, dem seine Zeit nicht kurz zugemessen ist, und dem es um den Genuß von Naturschönheiten zu thun ist, wird jedenfalls das Dampfboot dem Bahnzug vorziehen. Nicht allein, daß er die Scenerien eingehender beobachten kann, sondern er ist auch vor Staub und Schwüle geschützt, kann sich nach Belieben Bewegungen machen, wie denn in diesen schwimmenden Palästen das Leben weit angenehmer ist, wie selbst in den luxuriösen Pullman'schen Palastwagen.

Fahrkarten können beim Abgangspunkte in der Agentur gekauft werden, aber auch ohne Preisaufschlag an Bord des Bootes. Es ist kaum nöthig zu bemerken, daß man sich eine Cabine, falls man eine solche wünscht, so früh wie möglich sichern sollte. Die Beköstigung ist niemals in den Fahrpreisen eingeschlossen. Auf allen Booten kann man vorzüglich speisen, theils zum festgesetzten Preise für die Mahlzeit, theils nach der Karte — so wie ich es schon oben bei den Bahnen beschrieb. Das letztere System verdrängt in neuerer Zeit immer mehr das erste.

Auf den großen Seen gehen s. g. „Propellors", die nach dem Muster der Oceandampfer gebaut sind. In den letzten Jahren sind Rundreisen während des Sommers mit diesen Fahrzeugen sehr beliebt geworden, und mit Recht, denn die Ufer dieser Seen bieten dem Auge prächtige Landschaftsbilder. Man muß nur zuweilen „hohen Seegang" mit in Kauf nehmen. Auch Raddampfer befahren diese Gewässer, doch sind sie nicht so zahlreich und comfortabel wie diejenigen auf den Flüssen.

Westlich von Missouri giebt es nur wenige Seen und Flüsse, welche schiffbar sind. Auf dem großen Salzsee gehen zwei Dampfboote, aber nur, wenn genügende Passagiere vorhanden sind. In Californien sind es nur die Bay von San Franzisko und die beiden einmündenden Flüsse Sacramento und San Joaquin, welche von Dampfbooten durchpflügt werden. Auf dem Columbia gehen, soweit er schiffbar ist, ungefähr 30 Boote, und auf seinem Nebenflusse Willamette vielleicht ein Dutzend. Die Boote, welche von Portland den Columbia hinaufgehen, verlassen um 4 oder 5 Uhr Morgens den Hafen, und um das Nachtquartier in einem Gasthof zu sparen, geht man schon Abends an Bord. Die

wenigen übrigen Boote, welche hier und da auf einem Gewässer der Pacificküste fahren, verdienen eine Erwähnung nicht.

Die meisten nordamerikanischen Dampfboote haben nur ein Rad, und zwar am Stern; man sagt, daß dadurch die Maschinenkraft am besten ausgenutzt würde, was Fachleute entscheiden mögen. Auf dem Mississippi und seinen Nebenströmen trifft man eine andere Bauart der Boote, wie auf den östlichen Gewässern. Der Hauptsalon ist gerade über dem Maschinenraum, wo auch die Frachtgüter und die Zwischendeckspassagiere untergebracht werden, anderer kleiner Abweichungen nicht zu gedenken. Die Zwischendeckspassagiere fahren wohl auf allen Booten billig, allein die ihnen angewiesenen Räume sind auch darnach. Mit dem Gepäck wird es auf den Dampfbooten noch weniger genau genommen, wie auf den Bahnen. Nur Waffen müssen bei der Abfahrt dem Steward zur Aufbewahrung eingehändigt werden, dem man beim Abschied ein Trinkgeld von 25 Cents zu geben pflegt. Auch auf vielen Bahnen ist die gleiche Verordnung eingeführt.

Oben rügte ich den wenig pünktlichen Fahrbetrieb der Bahnen, was aber soll ich von dem der Dampfboote sagen? In den östlichen Landestheilen — das will ich gerne anerkennen — kann man sich auf Abgang und Ankunft mit einiger Sicherheit verlassen, eine Stunde oder zwei dürfen nur nicht in Anschlag gebracht werden, aber am Mississippi und seinen Nebenflüssen schwebt man in der Regel in voll-ständiger Ungewißheit. Niemals hat man nöthig, in der Eile zu sein, wenn der Abgang eines Bootes zu einer bestimmten Stunde angezeigt ist. Bei niedrigem Wasserstand läuft das Boot manchmal auf den Grund und braucht Tage, bis es wieder flott wird, dann sind die Verzögerungen in den

Anlaufplätzen beim Löschen und Einladen der Güter zu erwähnen, und wenn der Capitän hört, daß in einigen Stunden oder am nächsten Tage eine Anzahl Passagiere eintreffen könnte, ist er im Stande, auf sie zu warten. Am schlimmsten ist es mit den Booten bestellt, welche nicht zu einer regelmäßigen Linie gehören; sie bleiben einfach liegen, bis sie so viele Güter und Passagiere an Bord haben, als zur Rentabilität der Fahrt nothwendig sind. Darüber mögen Tage vergehen, obgleich alle halbe Stunde die Dampfpfeife ertönt, just als sollte im Augenblick die Reise vor sich gehen. Der Reisende, welcher ein Boot auf den beregten Gewässern benutzen will, kann nichts Besseres thun, als so bald wie möglich — immer aber ohne Eile — an Bord zu gehen und sich vom Clerk den Schlüssel zur Cabine geben zu lassen, in welcher er sich häuslich einrichtet und mit Gemüthsruhe abwartet, bis sich das Boot in Bewegung setzt. Er wird finden, daß seine Reisegesellschafter durchschnittlich etwas urwüchsiger und unpolirter sind, wie auf den östlichen Gewässern, allein er möge diese Eigenschaften nicht mißverstehen und namentlich ihre Zutraulichkeit nicht vornehm zurückweisen. Bei dieser Gelegenheit will ich bemerken, daß es eine Sitte, richtiger Unsitte in Nord-Amerika ist, Freunde, Bekannte, ja selbst die zunächst stehenden Fremden an der Bar, dem Schenktisch, zu tractiren. Häufig ruft der Wohlthäter eine kleine Gesellschaft zusammen, einerlei, ob er sie genau oder nur oberflächlich kennt, und läßt Jedem einen „drink“ geben. Der Barkeeper fragt der Reihe nach, was man wünsche, und wenn Jeder sein Glas vor sich stehen hat, sagen Alle zugleich „good luck“, oder wenn es Deutsche sind, „prosit“ und trinken in einem Zuge aus; dann entfernen sie sich ohne Dank. Ich weiß es wohl, daß diese Unsitte den gebildeten

Fremden abstößt, allein eine Ablehnung ist nicht räthlich, da sie als eine Beleidigung aufgefaßt wird. Es gab eine Zeit, wo ein „Westerner“ den Revolver zog, wenn seine Einladung abgelehnt wurde, und wenn er das jetzt auch nicht mehr thut, so ist er doch im Stande, einen unangenehmen Auftritt zu veranlassen. Eine Ablehnung ist in ganz Nord-Amerika nicht räthlich, am Mississippi aber im Besonderen nicht. Manche Staaten haben versucht, durch Gesetze diese Unsitte zu vernichten, jedoch vergeblich; man muß sie aussterben lassen, und sie wird aussterben, ist sie doch jetzt nicht mehr so auffällig wie früher. Der Gentleman im Osten tractirt Fremde nicht mehr, sondern nur seine engsten Freunde, wie es wohl auch in Europa zu geschehen pflegt. Mit Ausnahme dieser Unsitte wird man auf einem Mississippiboot schwerlich Ursache zur Klage gegen seine Mitreisenden finden. Sie mögen theilweise ein etwas rauhes Aeußere haben, sind aber von Herzen gut, hülfebereit und entgegenkommend.

Auf den östlichen Gewässern ist wenig Gefahr auf einer Dampfbootreise zu befürchten, von den westlichen aber ist nicht das Gleiche zu sagen. Die Boote auf dem Mississippi und seinen Zuflüssen sind in Folge ihrer Bauart weit mehr der Brandgefahr ausgesetzt, und da sie auch Hochdruckmaschinen haben, ereignen sich Explosionen häufiger. Das Fahrwasser ist auch gefährlicher, da die vielen Sandbänke, stellenweise sogar die Ufer, in fortwährender Veränderung begriffen sind. In der Regel muß der Steuermann alle drei Monate einem anderen Curs folgen. Baumstämme kommen aus dem Quellengebiet geflossen und werden ganz besonders gefährlich, wenn sie — der Aeste entblößt — mit dem einen Ende in den Schlamm gebettet sind, während das andere Ende dicht unter der Oberfläche des Wassers schwebt.

„Snags“ werden sie dann genannt, während Bäume mit Kronen „Sawyers“ heißen. Den stromaufgehenden Booten sind diese Stämme gefährlicher, wie den stromabwärts gehenden. Im unteren Mississippi ist die Strömung sehr stark, wodurch die Boote ebenfalls in Gefahr gerathen können. Die Uferbewohner scheuen sich daher, im Strom zu baden, und man sagt, wer dort ins Wasser fiele, könne nur in den seltensten Fällen gerettet werden. Thatsache ist, daß schon viele vorzügliche Schwimmer von jener Strömung in die Tiefe gezogen worden sind.

Die Vorsicht gebietet, daß man auf allen nordamerikanischen Dampfern einen Platz in der Mitte des Decks zu wählen sucht. Man wird daselbst von dem Gestampf der Maschine am wenigsten belästigt und verspürt bei rauhem Wetter kaum die Schwankungen; auch hat man die meiste Aussicht auf Schonung und Rettung bei Zusammenstößen, die nicht immer am Bugspriet erfolgen. Für die Mississippiboote ist im Besonderen zu bemerken, daß man am Vordertheil des Bootes in größerer Gefahr schwebt, in die Luft gesprengt zu werden, wie am Hintertheile. Wenn auch jetzt die Manie der Wettfahrten auf diesem Strom nicht mehr so stark grassirt wie früher, so vergeht doch kein Jahr, wo nicht ein Boot oder mehrere diesem gewissenlosen Spiel, oder nur der Sucht, es anderen zuvorthun zu wollen, zum Opfer fallen — gewöhnlich durch Explosion des Kessels, der zu stark belastet wird. Die „Westerner“ sehen darin keine Unsicherheit der Schifffahrt im Allgemeinen, da es ihrer Ansicht nach nichts bedeuten will, wenn von den 600 Dampfbooten, welche den Mississippi befahren, jährlich 2 oder 3 in die Luft gesprengt werden.

Durch Gedanken an mögliche Unfälle sollte man sich

übrigens den Genuß an der Reise nicht verderben lassen. In jedem Fahrzeug, das die Menschen ersonnen haben, kann man verunglücken, selbst dem Fußgänger mag es begegnen, daß er stürzt und den Nacken bricht. Stößt einem Boot ein Unfall zu, dann bleibe man kaltblütig und greife nach einem der Schwimmgürtel, die in genügender Menge, leicht zugänglich, auf jedem Boote vorhanden sein müssen. Wie man denselben anlegen soll, habe ich in dem Abschnitt „die Seereise" gesagt. Wenn man diesen Rath befolgt, wird auch der Nichtschwimmer in den weitaus meisten Fällen wohlbehalten das Ufer erreichen. Mit einem Schwimmgürtel unter den Armen muß man „Wasser treten", d. h. man muß gerade so thun, als ob man festen Boden unter den Füßen hätte und nach einer bestimmten Richtung gehen wolle; die Arme streckt man aus oder macht die bekannten Schwimmbewegungen mit ihnen.

Die nordamerikanischen Eilwagen.

Wie ich bereits an anderer Stelle bemerkte, besitzen die Eilwagen nur noch im Westen Nord-Amerikas einige Bedeutung, die aber auch in diesem Gebiete jährlich eingeschränkt wird. Der Reisende, welcher vom Osten kommt, wo er an die comfortablen Eisenbahnwagen und Dampfboote gewöhnt wurde, wird den Eilwagen des Westens auszuweichen suchen, doch kann er es nicht immer möglich machen. Er würde sonst manche interessanten Punkte, wie das Yosemitethal, die Mammuthbäume, die Geyser, die schönen Seen der Sierra Nevada u. s. w. nicht berühren können, ganz abgesehen

davon, daß keine Wahl bleibt, wenn man eine bestimmte Gegend in Geschäfts- oder Ansiedelungsangelegenheiten erreichen will. Selbst in den östlichen Staaten giebt es noch manche Sommerfrische, die nur durch einen Eilwagen mit der übrigen Welt in Verbindung steht, allein den Reisenden kann dieses Verkehrsmittel nur im Westen interessiren. In den Gebirgen rasseln sie noch am zahlreichsten, und wohl mag es dem Reisenden bangen, wenn er die holperigen, schmalspurigen Wege betrachtet, die oft hart an schauerlichen Abgründen hinführen, während er in dem hin und her schwankenden Fahrzeug sitzt, das von vier oder sechs Pferden im Trab gezogen wird — im Trab an den Abgründen entlang, im Trab dachsteile Hänge hinunter. Und sein Behagen wird nicht erhöht, wenn der Kutscher gelegentlich mit der Peitschenspitze in einen schwarzen Schlund deutet und spricht: da ist mein Vorgänger mit seinem Gespann verschwunden und Niemand sah ihn wieder. Einige Beruhigung gewährt die Geschicklichkeit des Kutschers, die wirklich bewunderungswürdig ist. Ein so schlechter Reiter der Nord-Amerikaner ist, ein so vorzüglicher Fuhrmann ist er: in dieser Kunst hat er seines Gleichen nicht. Man muß ihn sehen, wie er sein Sechsgespann über gefährliche Gebirgswege lenkt, um ihm gerecht werden zu können; man wird dann auch begreifen, daß ein alter Kutscher mit demselben Stolz von seinen Fahrten spricht, wie ein General von seinen Feldzügen. Sein gefährliches Geschäft übt auf ihn den Reiz, wie auf den Löwenjäger die Verfolgung des Königs der Thiere.

Die Bauart der Wagen ist nicht überall gleich, da sie dem Charakter des Weges angepaßt wird. Am häufigsten trifft man einen Wagen, der 21 Personen faßt: 12 im Innern und 9 auf dem Deck. Der Wagenkasten hängt in Lederstreifen,

die ihm Elastizität geben, in neuerer Zeit sucht man sie aber durch Stahlfedern zu ersetzen. In den Niederungen wird häufig der „Schlammwagen" angewandt, der nach nassem Wetter über Wege passiren kann, auf welchen andere Fahrzeuge einsinken würden.

Ueber die Reisevorbereitungen kann ich mich kurz fassen. Einen Anzug möge man wählen, dessen Farbe mit derjenigen des Staubes übereinstimmt. Das Reisegepäck sollte möglichst eingeschränkt werden; man hat zwar 100 Pfund frei, doch wird erwartet, daß man in dieser Grenze bleibt, da die Wagen nicht mit viel Gepäck belastet werden können. In eine Handtasche packe man etwas Proviant, und wenn man beim Kutscher sitzen will, vergesse man nicht, ein Whiskyfläschchen und Cigarren einzustecken. Die Fahrkarte suche man so früh wie möglich an der Abgangsstation zu kaufen; — nummerirte Plätze giebt es übrigens nicht, und ebenso wenig verschiedene Ränge. Jeder sucht den besten Platz zu ergattern, und der erste hat das Vorrecht. Selbstverständlich angelt man nach einem Ecksitz, im Winter auch wohl nach einem Sitz an der Sonnenseite. Wenn aber das Innere besetzt ist und es begiebt sich, daß der Kutscher an den Wagen tritt und spricht: meine Herren, bitte, räumen sie diesen Damen Ihre Plätze ein, dann ist es nicht wohlgethan, sich lange zu sperren. Man ist gerade im Westen besonders streng in Sachen der Galanterie, und geneigt, zu Gunsten des schönen Geschlechts Gewalt zu brauchen. Mag das Wetter auch noch so wenig einladend sein: es ist besser, man klettert ohne Sträuben auf das Deck und stellt dort philosophische Betrachtungen über die Entwickelungsgeschichte der Frauenwelt an. Bei schönem Wetter empfiehlt sich zum Betrachten der Landschaft ein Sitz auf dem Deck, ein besserer

ist noch auf dem Bock, neben dem Kutscher, von dem man manche interessante Erzählung hören kann, wenn man seine Zunge mit Whisky oder Cigarren löst. Man darf sich ihn nicht als einen plumpen Fuhrmannsknecht vorstellen, denn er ist ein Mann von Manieren, er trägt Stehkragen und Lederhandschuhe. Man fragt ihn nicht nach seinem Namen sondern redet ihn mit Charles an (nach amerikanischem Sprachgebrauch Tscharleh ausgesprochen). An ihn hat man sich auch zu wenden, wenn man unterwegs einsteigen will, was erlaubt ist. Er berechnet das Fahrgeld und kassirt es ein.

Wer eine mehrtägige Fahrt vor sich hat, wird verwundert fragen, wie und wo er schlafen soll. Die erste Nacht verbringt er in der Regel schlaflos, in der zweiten Nacht fordert die Natur aber ihre Rechte und die dritte Nacht wird schon ganz leidlich verschlafen werden. Am Reiseziel aber zeigt sich der Schaden: da sind die Glieder wie gerädert. Eine solche Tour ist eben unter den günstigsten Umständen eine angreifende Strapaze. In gewissen Abständen liegen die Stationshäuser, wo Pferdewechsel stattfindet. Diese Pause kann man benutzen, sich zu waschen und zu kämmen, denn auf jeder Station ist ein dafür bestimmter Raum vorhanden — eine Einrichtung, die man sehr schätzen lernen wird. An manchen Stationen kann man ganz gut speisen, doch darf man sich darauf in der Verproviantirung nicht verlassen.

In Californien und noch in einigen anderen Gebirgsgegenden giebt es eine Sorte Räuber, welche nur Eilwagen beraubt — Posträuber werden sie genannt. Jeden anderen Raub halten sie unter ihrer Würde. Sie haben es noch nicht gelernt, die Reisenden ins Gebirge zu entführen, um

Lösegeld zu erpressen, sie tödten auch nicht aus Mordlust, sondern nur dann, wenn sie Widerstand finden. Nicht das Leben, nur die Werthsachen fordern sie, und wenn du sie übergiebst, mache ein Gesicht, als ob das der glücklichste Moment deines Lebens wäre. Mußt du, was häufig verlangt wird, mit den übrigen Passagieren eine Reihe bilden und die Hände in die Höhe halten — halte sie etwas höher wie die Uebrigen. Wo Widerstand unnütz ist, mache nicht den geringsten Versuch zu opponiren. Ergieb dich mit stoischer Ruhe in dein Schicksal und dir wird kein Haar gekrümmt werden. Die Vorsicht gebietet, daß du in gefährlichen Gegenden nur die nothwendigste Baarschaft und keine kostbare Uhr bei dir führst. Das Geld, das du erst am Reiseziel brauchst, sendest du am besten mit der Post und der Expreßcompagnie von Wells, Fargo u. Co. voraus, die Beide im Verlustfall dafür aufkommen müssen.

Einige Rundreisepläne.

Wer Nord-Amerika nur vorübergehend besuchen will, um Land und Leute kennen zu lernen, sollte nicht versäumen, einen Reiseplan im Voraus zu entwerfen, damit er die verfügbare Zeit bestens ausnutzen und die Reisespesen annähernd berechnen kann. Ein Reisehandbuch ist ihm unerläßlich, und dasjenige von Osgood und Appleton, welches in jeder Buchhandlung in New-York und anderen Hafenplätzen zu haben ist, wird ihm im Verein mit einem Cursbuch, von welchen es eine Menge giebt, gute Dienste leisten. Diese beiden Reisehandbücher haben für einen europäischen

Reisenden nur den Fehler, daß die ausgelegten Pläne zu viele Zickzackwege umfassen, die wohl den Sommerfrischler, nicht aber den Reisenden, der nur das Hervorragendste kennen lernen will, interessiren können. Um es dem Letzteren zu ermöglichen, einen Plan zu entwerfen, der ihm gestattet, bei haushälterischer Zeitverwendung Interessantes und Lehrreiches zu sehen, gebe ich untenstehend einige Rundreisepläne, für welche ich New-York als Ausgangspunkt annehme, da in den weitaus meisten Fällen die Landung in diesem Hafen stattfinden wird. Ich meine nicht, daß sich der Reisende strict an einen dieser Pläne binden soll, sondern empfehle ihm, unterwegs zu erfragen, ob nicht hier und da ein Abstecher für ihn lohnend sein würde. Das darf er nämlich nie aus den Augen verlieren: in Nord-Amerika muß er seine Aufmerksamkeit auf andere Dinge richten — die Naturwunder ausgenommen — wie in Europa, wenn er befriedigt zurückkehren will. Die erwähnten Reisehandbücher geben, nach dem Vorgang von Bädecker, außer den Gasthöfen eine Aufzählung der Monumente, hervorragenden Gebäude u. s. w. Für einen Amerikaner ist das auch am Platze, nicht aber für einen Deutschen. Nord-Amerika hat eine bescheidene Anzahl Monumente, aber sämmtlich ohne künstlerischen Werth; große Gebäude sind wohl vorhanden, doch geben sie keine Veranlassung zur Bewunderung architectonischer Schönheit, und was im Besonderen die Kirchen anbelangt, so wird der Reisende von ihnen Notiz zu nehmen sich nicht bemüssigt fühlen. In New-York und Baltimore stehen wohl einige stattliche Kirchen, allein wer die berühmteren Kirchen Europas gesehen hat, wird mit ihrer Besichtigung keine Zeit verlieren wollen. Burgen, Ruinen und andere Alterthümer besitzt dieses Land nicht;

alle seine Antiquitäten sind, wie ein witziger Irländer sagte, modern. Dagegen giebt es bewunderungswürdige Werke der Ingenieurkunst: Brücken-, Canalbauten u. s. w., und was den Fremden besonders interessiren sollte, sind die Fabriken und die Anlagen, welche im Interesse des Handels und Verkehrs errichtet wurden. Will er seine landwirthschaftlichen Kenntnisse bereichern, dann möge er die musterhaften Molkereien im Westen des Staates New-York, die Riesenfarmen in Dakota mit ihren sinnreich erdachten Maschinen, die Getreide-Elevators in Chicago, die Riesenobstplantagen in Delaware und Virginien oder die Tabaksfarmen im Thale des Connecticut besuchen. Interessirt er sich für die hochentwickelte Fischerei und die darauf begründete Industrie, dann ist die Küste von Neu-England und die St. Lorenzobay der richtige Ausflugsort. Die Verkehrsanstalten sind nirgends ausgebildeter wie in New-York, Chicago, St. Louis, Philadelphia und Baltimore. Die Industrie hat ihre höchste Entwickelung in Pennsylvanien, namentlich in Pittsburgh, sodann in Ohio und Massachusetts erreicht. Wenn der Fremde auf diese Sehenswürdigkeiten sein Auge richtet, wenn er außerdem die Gesammtthätigkeit des Volkes, seine kraft- und zeitsparenden Arbeitsmethoden, sein praktisches Erfassen auch der unbedeutendsten Dinge, aufmerksam beobachtet, wird er gewiß sehr befriedigt von seiner Reise zurückkehren.

Die Naturschönheiten dürfen nicht vergessen werden. Sie sind in reicher Auswahl vorhanden und jede Geschmacksrichtung kann befriedigt werden. Wer nicht viel Zeit zur Verfügung hat, mag das Alleghanygebirge, den Hudsonfluß, die schönsten Punkte Neu-Englands und vor Allem den St. Lorenzostrom mit den 1000 Inseln in Canada besuchen. Wer einen größeren Ausflug machen kann, wird am oberen

Laufe des Mississippi eine endlose Reihe von prächtigen Landschaftsbildern finden. Die hervorragendsten Naturwunder des Landes aber sind die Niagarafälle, der Yellowstonepark, das Yosemitethal mit den nahen Riesenbäumen und die Riesenhöhle in Kentucky.

Nach Feststellung des Reiseplans tritt eine andere wichtige Frage in den Vordergrund: welche Jahreszeit verdient den Vorzug? Die Antwort ist für Nord-Amerika wichtiger, als sie für Europa sein würde. Zu beachten ist zunächst, daß sich der Winter in Nord-Amerika länger ins Jahr hineinzieht, wie in Europa. Hier ein Beispiel: ich fuhr von Havre ab, als die Birnbäume blühten, und als ich in Philadelphia eintraf, war noch kein Laub an den Bäumen zu sehen, obgleich dasselbe ungefähr 8 Breitengrade südlicher liegt. Es giebt in Nord-Amerika keinen „wunderschönen Monat Mai", es giebt überhaupt, streng genommen, keinen Frühling. Der Sommer verdrängt den Winter in diesem großen Gebiet natürlich nicht zu gleicher Zeit. Von Philadelphia nördlich, also in denjenigen Landestheilen, welche für den vorliegenden Zweck hauptsächlich in Betracht kommen, kann man den Eintritt des Sommers von Anfang bis Mitte Mai erwarten. Er tritt sofort mit seiner ganzen Macht auf und bewahrt sie bis Mitte August. Eine Reise in diesem Zeitraum ist nichts weniger wie ein Genuß; die Sonne brennt unbarmherzig, und in den Großstädten, wo kein Luftzug die dumpfe Atmosphäre reinigt, werden an heißen Tagen die Fälle von Sonnenstichen nach vielen Dutzenden gezählt. Die Nächte sind warm, oft wärmer wie die Tage, und bringen den Schläfern keine Erquickung. Heftige atmosphärische Störungen sind zu erwarten: Orkane, Wirbelwinde, schwere Gewitter und Hagelschläge, oft mit verderblichen

Ueberschwemmungen im Gefolge. Genug, der Sommer kann nicht zum Reisen empfohlen werden. Wer nicht weitläufige Pläne entworfen hat, sollte vor Mitte August die Reise nicht antreten, und bis Anfang September sollte er warten, wenn sein Plan nur zwei Monate umfaßt, damit seine Reise voll und ganz in den „indianischen Sommer“ fällt, der bis Ende October, in südlicheren Gegenden bis Mitte November währt. Das ist eine köstliche, prächtige Zeit; die Luft ist so klar, erquickend und würzig, selten nur zieht eine Wolke am Himmel, und dann die wunderbare Farbenpracht der Wälder; sie findet auf Erden ihres Gleichen nicht. Wenn die verschiedenen Ahorne, Sumpfeichen, Sassafras u. s. w. ihr Herbstkleid angelegt haben, dann siehst du Farben, die du vergeblich auf der Palette eines Malers suchst. Wenn an schönen Tagen eine wunderbar elastische, durchsichtige Luft Thal und Berg umschwebt, dann erglänzen die bunten Laubdächer im goldenen Sonnenlicht in märchenhafter Pracht, die zu sehen allein eine Reise nach Nord-Amerika werth ist. Um diesen Genuß nach Möglichkeit zu verlängern, sollte man bis Ende October an den Ufern der großen Seen oder in dem parkähnlichen Neu-England weilen und dann südlich wandern, wenn möglich bis nach Florida, dieser Reviera Nord-Amerikas.

Nach diesen nothwendigen Vorbemerkungen verzeichne ich einige empfehlenswerthe Rundreisepläne.

New-York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Lynchburg, Charlotte, Atlante, Montgomery, Mobile, New-Orleans. Den Mississippi hinauf mit Aufenthalt in Baton Rouge, Port Hudson, Natchez, Vicksburg, Memphis, Cairo und St. Louis. Von da mit der Bahn über Springfield nach Chicago und zurück nach New-York über Detroit und die Niagarafälle.

New-York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Lynchburg, Danville, Charlotte, Atlanta, Montgomery, Mobile, New-Orleans. Den Mississippi hinauf mit Aufenthalt in Natchez, Vicksburg, Memphis und Cairo; von da den Ohio hinauf mit Aufenthalt in Evansville, Louisville und Cincinnati; von da mit der Bahn zurück nach New-York über Pittsburg und Altoona.

New-York, Piladelphia, Baltimore, Washington, Norfolk, von da mit dem Dampfer den Jamesriver hinunter nach Richmond, dann weiter mit der Bahn nach Gordonsville, Goshen (der natürlichen Brücke wegen), White Sulphur Springs, Kanawhafalls, Huntington, von da mit dem Dampfer auf dem Ohio nach Cincinnati und weiter mit der Bahn nach St. Louis, Springfield, Chicago, mit Dampfer über die Seen nach Buffalo, den Niagarafällen, Toronto, den tausend Inseln und Wasserfällen des St. Lorenzostroms, Montreal, Champlainsee, Georgesee, mit der Bahn nach Saratoga, Rutland, Boston, Springfield, Hartford, New-Hawen, New-York.

New-York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Cincinnati, St. Louis, Springfield, Chicago, mit dem Dampfer oder der Bahn nach Buffalo, den Niagarafällen, Toronto, den tausend Inseln und Wasserfällen des St. Lorenzostromes bis Montreal, mit dem Dampfer oder der Bahn nach Quebek und Gorham, von da mit dem Eilwagen nach Glenhouse, von wo der Mount Washington bestiegen werden kann, dessen Gipfel eine herrliche Fernsicht bietet, weiter nach Crawfordhouse, Fabyanhouse, Betlehem, Profilehouse, von da mit der Bahn nach Concord, Nashua und Boston, weiter mit dem Sunddampfer nach New-York.

Keiner dieser Pläne bringt den Reisenden weiter westlich, wie St. Louis. Will er nach Colorada, Utah und Californien vordringen, wird er sicher Chicago, oder St. Louis zu seinem Ausgangspunkte wählen, und dem entsprechend entwerfe ich die Routen.

St. Louis, Kansas City, Denver, Cheyenne, Dyden, Salt Lake City, Virginia City, Sacramento und San Franzisko, das eine Zeit lang als Hauptquartier erwählt werden mag, von dem Abstecher nach den Rothholzwäldern, Geysern, Riesenbäumen, dem versteinerten Wald, der Mamuthhöhle und dem Yosemitethal, wenn möglich auch noch nach einigen Bergseen der Sierra Nevada gemacht werden können. Von San Franzisko kann die Weiterreise mit dem Dampfer die Küste entlang oder mit der Bahn nach Oregon stattfinden, in beiden Fällen muß in Portland das Absteigequartier genommen werden. Von da kann man den Columbia mit Dampfbooten bis zu seinen Fällen befahren, muß aber nicht allein nach Portland, sondern auch nach San Franzisko zurück, so lange die Nord-Pacificbahn noch nicht fertig ist. Da der Reisende nicht denselben Weg von San Franzisko nach St. Louis wird zurückkehren mögen, so mag er die neu eröffnete südliche Ueberlandsbahn wählen, welche ihn durch Süd-Californien, Arizona, Neu-Mexico und Kansas nach St. Louis und Chicago führt.

Wenn dieses Buch in die Hände des Lesers kommt, wird die Nord-Pacificbahn ausgebaut sein, denn der Versicherung des Verwaltungsrathes zufolge sollte der Betrieb auf der ganzen Strecke Mitte des Jahres 1883 eröffnet werden. Sobald dieses Ereigniß stattgefunden hat, empfehle ich dem Reisenden, der mit Zeit und Geld nicht zu haushälterisch zu verfahren braucht, den folgenden Reiseplan, der

ihn hoch befriedigen wird. Es ist fraglich, ob sich eine zweite Gelegenheit auf der Erde bietet, um in gleich bequemer und sicherer Weise, in gleich kurzer Zeit und mit gleichen Kosten eine solche Fülle von Interessantem, Schönem und Bewunderungswürdigem zu sehen, wie auf der Route, bei der ich nun etwas länger verweilen will.

Nach der Besichtigung von New-York — seinen Centralpark vernachlässige man nur nicht — fahre man mit einem Dampfer den Hudson hinauf bis Albany, wo die Schiffbarkeit dieses Flusses endet. Der Hudson ist einer der schönsten Flüsse, wenn nicht der schönste Amerikas. Seine Ufer sind so lieblich wie die des Rheins, und mancher Wortstreit hat sich schon erhoben, welchem dieser beiden Flüsse der Vorrang gebühre. Von Albany sollte man mit der Bahn nach den Niagarafällen reisen, über die so viel geschrieben worden ist, daß ich stillschweigend über sie hinweggehen kann. Dagegen glaube ich auf die romantischen Ufer des Niagaraflusses aufmerksam machen zu sollen, da sie in der Regel bei dem Erstaunen über die Fälle vergessen werden. Sie sind aber werth, gesehen zu werden, was von dem auf- und abfahrenden Dampfboote aus bequem und billig geschehen kann.

Chicago ist das nächste Reiseziel, von wo man nach einer Besichtigung der großartigen Schlächtereien und Verkehrsanstalten mit einem Dampfer nach Milwaukee, diesem großartigen Handelsplatze am Michigansee, fahren sollte, um nicht allein einen Theil der schönen Ufer dieses Sees, sondern auch diese bedeutende, verkehrsreiche Stadt, die ausnahmsweise viele Deutsche beherbergt, kennen zu lernen. Von Milwaukee führt die Bahn durch schöne Gegenden nach Dubuque am Mississippi, wo man ein Boot besteigen und stromaufwärts fahren sollte, denn das Ufergelände des oberen

Mississippi ist hochromantisch, keinen Augenblick ermüdet das bewundernde Auge. Wem die Fahrt nicht zu lange währt, sollte bis Brainerd gehen, wo er die Nordpacificbahn erreicht; andernfalls kann er schon in St. Paul aussteigen und mit der Bahn nach Brainerd fahren. Von hier aus fährt man auf der Nord-Pacificbahn westwärts, zuerst durch die Prairie, die zwar bald langweilig wird, aber dem, der sie nie sah, Interesse einflößt. Auf der Station Billings wird ausgestiegen, um einen Abstecher nach dem Yellowstonepark zu machen. Von ihm sagt man, er stelle alle anderen Naturwunder Nord-Amerikas in den Schatten. Bereits sind einige Gasthäuser im Park errichtet, Straßen sind gebaut und Führer bieten sich an — es ist also bereits gesorgt, daß die Reisenden, welche von nun an gewiß in Schaaren kommen werden, den Naturgenuß nicht durch Entbehrungen erkaufen müssen. Weiter geht dann die Fahrt durch die romantischen Felsengebirge, und wer einen Abstecher in die Wildniß nicht scheut, sollte in Silver City, der Hauptstadt von Idaho, aussteigen, um nach den Shoshonefällen des Snakeriver zu reiten. Er sieht dann ein Naturwunder, nicht minder großartig wie die Niagarafälle, aber schauerlicher und überwältigender. Wenige Reisende besuchten bis jetzt diese in ödester Wildniß liegenden Fälle, die zu den mächtigsten der Erde gezählt werden müssen. Immer westwärts zieht die Bahn und erreicht nun bald den Columbiastrom, den man mit einem Dampfboot befahren muß, wenn man die romantischen Schönheiten seiner Ufer genießen will. Man besteigt in Wallavalla das Boot und umgeht die Stromschnelle wie die Fälle auf den beiden zu diesem Zwecke erbauten kurzen Bahnen. So kommt man nach Portland, von wo man die Oregon- und Californiabahn zur Fahrt nach San Franzisko benutzt. Man denke

nicht gleichgültig von dieser Reisestrecke. Den Anfang macht das Willamettethal, das mit seinen Schneebergen, tiefgrünen Fichtenwäldern, klaren Flüssen und wogenden Aehrenfeldern ein Landschaftsbild bietet, das unvergeßlich bleibt; später wird das liebliche, zum Bleiben einladende Rogueflußthal erreicht, und diesem schließen sich die wilden, einsamen Siskiyouberge an; dann fällt der ostwärts gerichtete Blick auf die Sierra Nevada, es folgen dann fruchtbare Thäler mit malerischen Höhenzügen umsäumt und endlich taucht die stolze Metropole Californiens auf.

Welche Ausflüge man von San Franzisko machen sollte, erwähnte ich oben, hinzufügen will ich hier, daß sich auch Gelegenheit bietet, ein Stückchen Tropenwelt in den Reiseplan einzuschieben. Von San Franzisko gehen halbmonatlich Dampfer nach den Sandwichinseln, sie legen die Fahrt in 8 Tagen zurück und berechnen für die Cajüte 40 Dollars, für das Zwischendeck 20 Dollars. In Honolulu findet man, was man auf keiner anderen Insel des stillen Oceans findet, einen Gasthof, und zwar einen sehr guten; er gehört der Regierung. Die verschiedenen Inseln kann man mit Dampfern besuchen, und was hervorgehoben werden muß: es sind Führer und Pferde zu mäßigen Preisen zu haben, wenn man im Innern reisen und die Vulcane — bekanntlich die mächtigsten der Erde — ersteigen will. Auch Stationshäuser sind auf den letzteren errichtet — genug, es ist für den Reisenden besser gesorgt wie sonstwo unter den Tropen. Die Rückreise muß jedenfalls nach San Franzisko erfolgen.

Die Weiterreise erfolgt dann mit der südlichen Ueberlandsbahn. An Californien schließt sich Arizona an, ein Land mit vielen Wüsten und malerischen, auch schauerlichen Gebirgspartien. Das Teufelsthal und der Apachepaß sind Scenerien, so

schauerlich-großartig, wie sie ein zweites Mal in Nord-Amerika nicht wieder gefunden werden. Es folgt dann Neu-Mexico mit seinen wildromantischen Gebirgszügen und seinen friedlichen Pueblo-Indianern, die an einigen Orten ein ganzer Stamm in einem Hause wohnen, und welche zu besuchen von Interesse ist. In Albuquerque in Neu-Mexico geht man zur Atchison-Topeka und Santa Fe-Eisenbahn über, welche zuerst durch romantische Gegenden führt, dann aber die Prairie von Kansas erreicht, auf der auch der Endpunkt Atchison liegt. Von da reise man mit der Bahn nach St. Louis und weiter nach Louisville in Kentucky, von wo man einen Abstecher nach Cave City machen sollte, um die berühmten Mammuthhöhlen zu besuchen. Die Weiterreise möge dann durch den Nachbarstaat West-Virginien erfolgen, mit Aufenthalt in Kanawhafalls und White-Sulphursprings. Nachdem man noch das wegen seiner romantischen Lage berühmte und viel besuchte Harpers Ferry an der Südgrenze von Pennsylvanien gesehen, gehe man nach der Bundeshauptstadt Washington und von da nach Baltimore, Philadelphia und zurück an den Ausgangspunkt New-York.

Die gesetzlichen Rechte der Reisenden in Nord-Amerika.

In keinem Lande der Erde werden so viele Prozesse gegen Transportgesellschaften anhängig gemacht, wie in Nord-Amerika, hauptsächlich deshalb, weil sie unter keinem klaren Haftpflichtgesetz stehen und jede Gesellschaft nach

eigenem Gutdünken eine Betriebsordnung aufstellt und für verbindlich erklärt. Zum verbindlichen Gesetz aber wird nur die Entscheidung des höchsten Gerichtshofes in einem vor seine Schranken gebrachten Prozesse. Selbstverständlich ist aber eine solche Entscheidung nur für den betreffenden Staat maßgebend. Was beispielsweise der höchste Gerichtshof von Pennsylvanien festzustellen für gut findet, kann von demjenigen des Nachbarstaates New-Jersey in entgegengesetztem Sinne aufgefaßt werden. Es hat sich aber im Laufe der Zeit die Praxis herausgebildet, daß die unteren Gerichtshöfe Präzedenzfälle anerkennen, welche die höchsten Gerichtshöfe anderer Staaten geschaffen haben, und bis zu einem gewissen Grade gilt dies auch von den höchsten Gerichtshöfen. Ein fester Verlaß ist aber nicht auf diese Anerkennung.

Um den Reisenden mit seinen Rechten vertraut zu machen, giebt es daher keinen anderen Weg, als ihm die Entscheidungen der höchsten Gerichtshöfe vorzulegen. Selbstverständlich kann ich für diese kurze Besprechung nur die alltäglicheren Fälle herausgreifen, die ich wiedergebe, wie sie ein bekannter New-Yorker Advocat aufgezeichnet hat.

Eine der häufigsten Streitursachen bildet die Frage, wie lange eine Fahrkarte gültig sei. In der Regel ist sie entschieden worden, daß sie für jede Zeit gültig sei, mit der Bedingung, daß, wenn die Reise einmal angetreten, sie ununterbrochen zu Ende geführt werden müsse. Verstanden ist eine Fahrkarte für eine einfache Reise auf der Bahn einer Gesellschaft. Wenn die Fahrkarte mit einem Coupon oder mehreren versehen, also für mehrere Linien bestimmt ist, muß die von der ausgebenden Gesellschaft bedungene Gültigkeitszeit eingehalten werden. Sie wird als Vertrag zwischen den verschiedenen Gesellschaften betrachtet, der nach

einer gewissen Zeit erlischt. Manche Entscheidungen sind in dieser Streitfrage abgegeben worden, die Mehrzahl jedoch zu Gunsten der Gesellschaften.

Rundreise- und Excursionskarten, welche zu ermäßigten Preisen verkauft werden, sind ungültig nach Ablauf der ausbedungenen Zeit. Sie sind auch unübertragbar, wenn diese Bedingung aufgedruckt ist, und ein Schaffner kann eine solche Karte auf der Rückreise zurückweisen, wenn sie auf der Hinreise von einer anderen Person vorgezeigt wurde. Es wird nämlich angenommen, daß für die Ermäßigung des Fahrpreises die Gesellschaft den Vortheil genießen müsse, welcher ihr möglichenfalls aus der nicht erfolgenden Rückreise des Käufers erwachsen könne.

Eine Fahrkarte, welche den Vermerk trägt „good for this day only“ (nur für diesen Tag gültig) oder „for this train only“ (nur für diesen Zug) wurde früher als gültig für jeden Tag oder Zug betrachtet, die neueren Entscheidungen aber sind zu Gunsten dieser Einschränkung, weil eine Gesellschaft das Recht haben müsse, ihre Geschäfte zu regeln, und wissen müsse, wie viel Personen einen Zug benutzen wollten, um ihn entsprechend zusammenzustellen. In diesem Falle kann aber der Käufer vor Abgang des Zuges den Fahrpreis zurückfordern, wie auch, wenn er nachweisen kann, daß er durch die Schuld der Gesellschaft den Zug nicht benutzen konnte.

In Bezug auf die Richtung, für welche eine Fahrkarte gültig sein soll, sind entgegengesetzte Entscheidungen abgegeben worden. Ein Reisender, der die Bahn von New-York nach New-Haven benutzen wollte, wurde zurückgewiesen, weil seine Fahrkarte lautete: von New-Haven nach New-York. Er klagte auf Schadenersatz mit der Begründung, daß er die

Gesellschaft dafür bezahlt habe, ihn eine gewisse Anzahl Meilen zu transportiren, und es müsse gleichgültig sein, in welcher Richtung. Nach einem fünfjährigen Prozesse wurde ihm die verlangte Entschädigung zugesprochen.

In einem anderen Falle wurde ein Reisender, der von Boston nach Portland fahren wollte, aus dem Zuge gewiesen, weil er eine Fahrkarte für die entgegengesetzte Richtung vorzeigte. Den Prozeß, welchen er anstrengte, verlor er und die meisten späteren Entscheidungen in ähnlichen Fällen fielen in demselben Sinne aus.

Es ist mehrfach festgestellt worden, daß ein Reisender zu einem Sitz berechtigt ist, und, ehe ihm ein solcher nicht verschafft wurde, nicht veranlaßt werden kann, seine Fahrkarte abzugeben — vorzeigen aber muß er sie auf Verlangen. Ein Reisender auf der New-Yorker Eisenbahn fand keinen Sitz in den gewöhnlichen Wagen und ging deshalb in einen Salonwagen, der einen Theil des Zuges bildet. Als ihm der Preisunterschied abgefordert wurde, verweigerte er ihn mit dem Hinzufügen, daß er bereit wäre, in einen gewöhnlichen Wagen zu gehen, wenn ihm ein Sitz angewiesen werden könne. Da ihn der Schaffner aus dem Zuge wies, strengte er eine Klage gegen die Gesellschaft an, deren Einwand war, daß der Salonwagen nicht ihr, sondern einer Privatgesellschaft gehöre. Der Gerichtshof verwarf diesen Einwand und sprach dem Reisenden Entschädigung zu. Die Gesellschaft sei für alle Wagen, welche sie für ihre Züge benutze, verantwortlich, einerlei, ob sie ihr oder fremdes Eigenthum seien. Dieser Grundsatz ist in späteren Entscheidungen aufrecht erhalten worden.

Nach früheren Entscheidungen durfte ein Schaffner einen Passagier nicht aus dem Zuge entfernen, wenn dieser seine

Fahrkarte verloren, aber glaubwürdig nachweisen konnte, daß er eine gekauft hatte; nach neueren Entscheidungen aber ist es nicht Sache des Schaffners, eine Untersuchung über eine verloren gegangene Fahrkarte zu veranstalten, sondern Pflicht des Passagiers ist es, seine Fahrkarte sorgsam aufzubewahren, und im Falle er sie verliert, hat er den Schaden zu tragen. Das wird um so gerechtfertigter gehalten, weil die Gesellschaft kein Mittel besitzt, den Finder einer verlorenen Fahrkarte zu erkennen und ihn vom Transporte auszuschließen. Beachtenswerth ist folgender Fall. Ein Reisender hatte sich auf einer Station in Illinois eine Fahrkarte für einen Pullman'schen Palastwagen gekauft, die er verlor, nachdem er sie dem Gepäckträger gezeigt hatte. Vor Abgang des Zuges machte der Schaffner die Runde und wollte des Gepäckträgers Wort nicht annehmen, daß er die verloren gegangene Fahrkarte gesehen habe. Darauf ging der Reisende an den Schalter und ließ sich eine Bescheinigung geben, daß er eine Fahrkarte gekauft habe. Ich erinnere daran, daß die Sitze der Pullman'schen Wagen nummerirt sind und die Fahrkarte auf den Träger lautet. Der Schaffner erkannte die Bescheinigung nicht an und ließ den Reisenden die ganze Nacht in einem gewöhnlichen Wagen fahren. Als dieser klagte, wurden ihm 3000 Dollars Schadenersatz zugesprochen — ein Betrag, welchen der höchste Gerichtshof für übermäßig erklärte, da der Reisende nur zur Zurückzahlung des Fahrgeldes und einer in beschränkten Grenzen gehaltenen Entschädigung für die ihm versagte Bequemlichkeit, die Nacht in einem Schlafwagen zubringen zu können, berechtigt sei.

Schadenersatz ist Reisenden zugesprochen worden für Beschädigungen, welche sie innerhalb des Bahnhofes erlitten, ehe sie eine Fahrkarte gekauft hatten, und auch nachdem sie

die Reise zurückgelegt hatten. In allen diesen Fällen wurde nachgewiesen, daß sich die Reisenden im Bahnhof befanden entweder mit der Absicht, zu verreisen, oder daß sie mit einem Zuge eingetroffen waren, und nur in einem Falle, wo dieser Nachweis nicht geführt werden konnte, wurde der Kläger abgewiesen. In einem Falle wurde einem Reisenden Schadenersatz zugesprochen, weil er in einem Omnibus, der durch den Leichtsinn des Kutschers umgeworfen wurde, eine Beschädigung erlitt. Dieser Omnibus gehörte der Bahngesellschaft, die ihn zwischen der Station und einem benachbarten Dorfe laufen ließ. Der Reisende hatte keine Fahrkarte — eine solche konnte er sich erst an der Station kaufen, — aber es wurde angenommen, daß die Reise begann, als er den Omnibus in der Absicht, die Eisenbahn zu benutzen, betrat.

Das Recht des Reisenden auf Schutz gegen betrunkene, rohe und streitsüchtige Personen ist überall anerkannt worden. Die Gerichtshöfe haben festgestellt, daß die Gesellschaften friedliche Passagiere durch geeignete Maßnahmen zu schützen haben, und wenn sie es unterlassen, trifft sie die Verantwortung. Hier eine Illustration: in einem Bahnzuge des Staates Mississippi wurde ein Reisender von einigen Raufbolden mißhandelt und strengte deswegen eine Klage gegen die Bahngesellschaft an. Es wurde bezeugt, daß der Schaffner die Raufbolde nur ersuchte, ihm (dem Schaffner) keinen Trubel zu machen und dann den Wagen verließ. Der Gerichtshof erkannte, daß nicht die pflichtschuldigen Maßnahmen zum Schutze des Reisenden getroffen worden seien, und sprach ihm 6000 Dollars Schadenersatz zu. Hätte der Schaffner den Zug halten lassen und den Bremser und Locomotivführer wie die Reisenden zur Hülfe aufgefordert,

so wäre die Klage abgewiesen worden, selbst wenn der Schaffner in der Beschützung nicht erfolgreich gewesen wäre.

Viele Prozesse sind aus Eigenthumsverlusten entstanden, welche Reisende in Schlafwagen erlitten, die meisten Entscheidungen aber gingen dahin, daß die Gesellschaften für die Gegenstände, welche die Reisenden bei sich führten, nicht verantwortlich seien. Diese Regel ist auch für die gewöhnlichen Wagen aufgestellt worden, ja selbst für die Fälle, wo Reisende in Bahnzügen beraubt wurden, es sei denn, daß entschiedene Nachlässigkeit bewiesen werden kann. In einem Falle waren einige Räuber in einen Wagen eingedrungen und hatten einem Reisenden Werthpapiere im Betrage von 15000 Dollars abgenommen. Der Gerichtshof war der Ansicht, daß die Bahngesellschaft nicht ersatzpflichtig sei, da diese Summe zur Mitnahme auf einer Reise viel zu bedeutend sei, und wenn die Gesellschaft hätte verantwortlich sein sollen, wäre es nöthig gewesen, die Werthpapiere ihrer Sorgfalt anzuvertrauen.

Der Verlust von Gepäck, das vorschriftsmäßig den Bahnbeamten überliefert wurde, hat zu vielen Prozessen Veranlassung gegeben, und die Entscheidungen sind sehr verschieden ausgefallen. Im Allgemeinen ist anerkannt worden, daß ein Reisender Entschädigung beanspruchen kann für Gepäck, das er auf der Reise nöthig hatte oder zu gebrauchen wünschte „bis zu einer vernünftigen Höhe". Die meisten Bahngesellschaften drucken auf ihre Fahrkarten, daß die Ansprüche des Reisenden beschränkt seien auf 100 Dollars für 100 Pfund verloren gegangenen Gepäcks, und wenn ihr Gepäck einen höheren Werth darstellte, müßten sie eine bezügliche Meldung machen und für jede 500 Dollars den einfachen Fahrpreis als Versicherungsgebühr im Voraus

bezahlen. Es ist zur Gewohnheit geworden, Extrakoffer nach dem Stück, und nicht nach dem Gewicht oder Werth zu bezahlen, und demgemäß werden auch die Gepäcknummern (Checks) ausgegeben.

Wenn ein Reisender Klage erhebt, muß er sein verloren gegangenes Eigenthum einzeln angeben und die Jury entscheidet, in wie weit dasselbe zu einer Reiseausrüstung gehört. In einem Falle gab ein Reisender den Inhalt seines Koffers als „Garderobe" an, und als er zu der widerwillig gegebenen Aufzählung gezwungen wurde, stellte es sich heraus, daß der Inhalt aus 16 Röcken verschiedener Größe und keinen anderen Kleidungsstücken bestand. Die Jury hielt dafür, daß dies eine gar zu merkwürdige Garderobe für einen Reisenden sei und der Kläger verlor seinen Prozeß. Geld, Uhren und Juwelen werden als ein Theil des Reisegepäcks betrachtet, doch müssen sie sorgfältig verpackt sein und der Werthbetrag darf nicht zu bedeutend sein. Chirurgische Instrumente, Gesetzbücher, Papiere eines Advocaten, der vor einem Gerichtshof erscheinen will, die Kleider von Schauspielern, Uniformen von Soldaten und alle Dinge, die unter die Rubrik „Geräthschaften eines Berufs" zu bringen sind, werden als „legitimes Reisegepäck" betrachtet und können im Verlustfalle zur Grundlage von Schadenersatzansprüchen gemacht werden. Ein Spieler strengte eine Klage wegen eines verlorenen Koffers an, der eine Roulette und anderes Werkzeug seines „Geschäfts", außerdem noch zwei Revolver und ein Bowiemesser enthielt. Der Gerichtshof entschied zu seinen Ungunsten, weil sein Geschäft ein unsittliches sei und die Bahngesellschaft nicht verantwortlich gehalten werden könne für Gegenstände, welche zur Demoralisation des Volkes bestimmt seien. Wenn klarer Beweis für den Verlust eines

Gepäckstückes vorliegt, pflegen die Bahngesellschaften ohne Klageführung zu bezahlen, vorausgesetzt nur, daß sie es mit einer achtbaren Person zu thun haben, deren Angaben Glauben beigemessen werden kann und der geforderte Betrag nicht enorm ist. Es ist für eine Gesellschaft gerathener, in einem unzweifelhaften Falle einige Hundert Dollars freiwillig zu bezahlen, als vor Gericht zu gehen, wo sie sicher verurtheilt werden und die Prozeßkosten obendrein aufbringen müssen. Es giebt übrigens Bahnen, die es sich zum Grundsatz gemacht haben, niemals ohne gerichtliche Entscheidung einen Verlust zu ersetzen, weil sie die Hoffnung hegen, daß manches ängstliche Gemüth vor einer Klageführung zurückschrecken, mancher Reisende aus Mangel an Zeit eine solche nicht erheben würde.

Ein berühmter Prozeß, in welchem die Frage: was ist zum persönlichen Comfort auf der Reise nöthig, die Hauptrolle spielte, wurde von einer russischen Gräfin gegen die New-Yorker Central-Eisenbahn angestrengt. Einer ihrer Koffer, der Spitzen im Werthe von 200,000 Dollars enthielt, war auf der Reise von New-York nach den Niagarafällen geöffnet und um ungefähr 200 Yards Spitzen erleichtert worden. Der Verlust wurde auf 80,000 Dollars berechnet, da die Spitzen alterthümlich und kostbar waren. Der Koffer war schon lange gebraucht und ziemlich abgenutzt, sein Aeußeres ließ nicht auf den hohen Werth schließen, den er barg. Die Gräfin klagte auf Ersatz der ganzen Höhe des Verlustes, und die Gesellschaft erhob den Einwand, daß die Klägerin nicht das Recht gehabt habe, solches werthvolle Eigenthum in einem gewöhnlichen Koffer mitzuführen, und daß es ihre Pflicht gewesen wäre, durch den Gepäckmeister die Gesellschaft von dem Werthe des Koffers zu unterrichten und zu bezahlen,

was an Extrafracht gefordert worden wäre. Der Gerichtshof war aber der Ansicht, daß die Gräfin zur freiwilligen Werthmeldung nicht verpflichtet war, wohl aber alle Fragen, welche ihr in Bezug auf den Inhalt ihres Koffers vorgelegt worden wären, gewissenhaft hätte beantworten müssen. Da sie aber von Niemandem befragt worden wäre, so befände sie sich nicht im Unrecht. In Anbetracht ihrer Lebensstellung wurden die Spitzen für ihre Reiseausrüstung nothwendig erachtet und ihre Verlustansprüche auf 30,000 Dollars festgesetzt.

Schwieriger ist eine Schadenersatzklage durchzuführen, wenn ein Gepäckstück nach einer weitentfernten Bestimmung, sagen wir von New-York nach San Franzisko, verloren geht. Der Kläger wendete sich selbstverständlich an die Aufgabestation, diese aber verlangte zu wissen, wo der Verlust vor sich ging und wer ersatzpflichtig war. Es ist klar, daß jener darauf keine Antwort geben konnte, da ihm, nachdem er sein Eigenthum aus den Händen gab, dessen Schicksal vollständig dunkel blieb. Dieses beliebte Ausfluchtsmittelchen hat aber in Nord-Amerika nur selten den Erfolg, wie in Europa, wenn zwei oder mehr Staaten in Frage kommen. Wenn beispielsweise ein Gepäckstück von Paris nach London verloren geht, ist es zwecklos, eine Klage anzustrengen. Denn man soll beweisen, ob der Verlust in Frankreich oder England geschah, und wer vermag das? Alles was der Kläger weiß, ist, daß er sein Gepäckstück in Paris aufgab, und daß es in London nicht eintraf. Was seine Sache noch verwickelter macht, ist, daß er es mit zwei Gesetzen, zwei Sprachen und zwei Landesgepflogenheiten zu thun hat. — Die oben angeführten Entschädigungsansprüche für verloren gegangenes Gepäck würden nicht anders ausgefallen sein, wenn sie gegen Dampfschiffe oder Dampfboote hätten gerichtet werden müssen, da

diese ebenso wie die Eisenbahnen als gewöhnliche Frachtführer angesehen werden.

Manche Prozesse sind geführt worden, weil Bahngesellschaften es versäumten, Züge zur angezeigten Zeit ablaufen zu lassen, ihre Züge den Anschluß nicht erreichten, oder weil sie in irgend einer anderen Weise Reisenden Zeitverluste verursachten. In den weitaus meisten Fällen haben die Gerichte entschieden, daß ein veröffentlichter Fahrplan einem Vertrage gleich zu achten sei, welchen die Bahngesellschaft mit dem Publicum schließt, und wenn sie nicht beweisen kann, daß die Einhaltung der Uebereinkunft ihrer Macht entrückt war, so ist sie verpflichtet, den aus ihrer Versäumniß erwachsenden unmittelbaren Verlust zu tragen. Es ist hervorzuheben, daß nur der directe, nicht der indirecte Schaden vergütet werden soll, es wird sich also in den meisten Fällen um eine Gasthausrechnung, Auslagen für Beförderung der Person und des Gepäcks oder um eine Vergütung für Schaden an der Gesundheit in Folge von Obdachlosigkeit handeln. Ein Kaufmann mag im Stande sein, zu beweisen, daß er wegen verfehlten Anschlusses ein gewinnbringendes Geschäft einbüßte; ein Advocat mag die Belege beibringen können, daß er einen Prozeß verlor, weil er durch das verspätete Eintreffen eines Zuges verhindert war, rechtzeitig zur Gerichtsverhandlung zu erscheinen, oder ein Schauspieler mag die Belege bringen, daß er aus demselben Grunde auf die Einnahme einer angekündigten Vorstellung verzichten mußte — in keinem dieser Fälle würde der Gerichtshof die Bahngesellschaft für verantwortlich erklären, da der Verlust nur erdacht, nicht thatsächlich ist.

Von einem Falle wird berichtet, wo ein verspätet abgelassener Bahnzug unterwegs von einem Orkan aus dem

Geleise gehoben wurde, wobei mehrere Reisende Beschädigungen erlitten. Sie machten eine Klage gegen die Bahngesellschaft anhängig, unter der Begründung, daß, wenn der Zug sich pünktlich in Bewegung gesetzt hätte, er dem Orkan nicht begegnet wäre. Der Gerichtshof meinte aber, die Verspätung sei durchaus nicht die Ursache des Orkans gewesen, daher die Bahngesellschaft für den Schaden, den letzterer angerichtet, nicht verantwortlich zu machen sei.

Die Ereignisse, welche wir Deutschen als „höhere Gewalt", die Amerikaner als „acts of God" bezeichnen, wie Schneestürme, Ueberfluthungen, Erdbeben und dergleichen entheben die Bahngesellschaften von allen Verantwortlichkeiten, vorausgesetzt nur, daß sie sich redlich bemühten, ein Unglück abzuwenden und keine Anstrengungen unterließen, um die Züge baldmöglichst nach ihren Bestimmungen zu befördern.

Verspätungen der Dampfschiffe werden unter demselben Lichte betrachtet. Wenn einem Dampfer ein Unfall auf der See zustößt, oder wenn er durch Sturm zurückgehalten wird, so wird das Ereigniß als ein Fall von höherer Gewalt betrachtet, und der Rheder ist außer Verantwortung, falls nicht die Unfähigkeit oder Pflichtverletzung seiner Offiziere dargethan werden kann. Wenn ein Dampfer nach seiner Absegelung aus irgend einem Grunde unfähig wird, die Reise fortzusetzen und nach dem Hafen zurückkehrt, dann sind seine Passagiere berechtigt, die Reise mit ihm anzutreten, sobald die nöthigen Ausbesserungen beendet sind, oder auch mit einem anderen Dampfer desselben Rheders, der nicht verpflichtet ist, den Passagieren das Fahrgeld zurückzugeben, es sei denn, daß er keinen Dampfer habe, welcher die Reise innerhalb „angemessener Zeit" antreten könnte. In der

Regel tragen die Rheder Sorge, daß die Abreise dieser Bedingung entspricht, und um gerichtlichen Weitläufigkeiten zu entgehen, zahlen sie die Gasthausrechnungen der zurückgehaltenen Passagiere. Im Mittelmeer und im indischen Ocean muß ein Passagier in diesem Falle seine Gasthausrechnung selbst bezahlen, und wenn er in der Zwischenzeit an Bord des Dampfers lebt, muß er für seine Beköstigung bezahlen, nicht aber für die Wohnung.

Wenn ein Schiff in Quarantäne gehalten wird, müssen die Passagiere für ihre Mahlzeiten zu angemessenen Preisen bezahlen, welche in der Regel im Voraus vereinbart werden. Manche Prozesse sind durch Zurückhaltung der Passagiere in Quarantäne entstanden, aber die Gerichtshöfe haben fast immer zu Gunsten der Rheder entschieden. In einem Falle berührte ein Dampfer einen angesteckten Hafen und kam dadurch in die Lage, Quarantäne halten zu müssen, als er an seiner Bestimmung eintraf. Es wurde nachgewiesen, daß nicht angezeigt worden war, der Dampfer solle den betreffenden Hafen anlaufen, und daß der Agent am Abgangshafen ausdrücklich erklärt habe, ein solches Anlaufen sei nicht beabsichtigt. Der Gerichtshof sprach den Klägern die Erstattung der Quarantänekosten zu, wie auch aller anderen Auslagen, welche ihnen die Zurückhaltung verursacht habe, da eine klare Verletzung der Uebereinkunft zwischen der Rhederei und dem Publicum vorliege.

Die Reise nach Tropenländern, mit besonderer Berücksichtigung des Weges über Panama nach der Westküste von Nord-Amerika.

Es hat mir zweckdienlich geschienen, der lebhaft benutzten wichtigen Verkehrsstraße über Panama einen Abschnitt zu widmen, und da ich bei dieser Gelegenheit von einem Gebiet der Tropen sprechen muß, so dehne ich meine Bemerkungen auf alle Gebiete aus; ich erspare dadurch einen Abschnitt, in welchem sich die Wiederholungen häufen würden.

Oft ist schon die Frage an mich gerichtet worden: welcher Weg nach der Westküste Nord-Amerikas ist vorzuziehen, derjenige über Land, oder der andere über Panama? Meine Antwort konnte nicht anders lauten, als: das ist Geschmackssache und hängt in zweiter Linie von der verfügbaren Zeit ab. Wer schnell reisen will oder muß, hat den Landweg zu wählen, auf welchem er in 12 Tagen mit einem Emigrantenzug, in 7 Tagen mit einem Expreßzug von Küste zu Küste gelangen kann. Ueber Panama beträgt die Reisedauer 4 Wochen; dafür genießt diese Route aber den Vorzug, daß sie viel interessanter ist. Die Fahrpreise für beide Wege sind ganz gleich, nur der Unterschied besteht, daß über Panama die Beköstigung mit einbegriffen ist, was auf der Ueberlandsroute nicht der Fall ist. Wer von Deutschland über Panama gehen will, wird nicht nach New-York reisen und von da den Dampfer nach Aspinwall nehmen, sondern vernünftigerweise wird er sich in Hamburg auf einem Dampfer nach Aspinwall einschiffen, zudem der Fahrpreis ganz gleich

bleibt. Man kann sich in Hamburg eine directe Fahrkarte nach San-Franzisko über Aspinwall-Panama kaufen, welche auf den Pfennig so viel kostet, wie eine solche von Hamburg-New-York-Panama-San Franzisko, oder von Hamburg-New-York-Omaha-Pacific-Eisenbahnen-San Franzisko. Wer nicht mit der Zeit geizen muß, wird von Hamburg ab den Weg über Panama nicht allein interessanter, sondern auch angenehmer finden, wie den Ueberlandweg ab New-York. Erspart werden ihm dann die Plackereien im Zollhause in New-York und bei den verschiedenen Wagenwechseln, und manche unvermeidlichen Unbequemlichkeiten. Auf der Landenge von Panama giebt es keine Zollbeamten, und der Uebergang über die Landenge — diese einzige Störung der häuslichen Einrichtung während der Reise — ist so interessant, daß man die kleinen Beschwerden gerne in Kauf nimmt.

In Bezug auf die Reiseausrüstung kann ich mich kurz fassen, da auch für sie gilt, was ich im Abschnitte „die Seereise" sagte; nur einige Ergänzungen sind nothwendig. Wollenes Unterzeug, das ich so warm empfohlen habe, halte man für eine Reise nach den Tropenländern nur nicht für überflüssig, namentlich dann nicht, wenn es sich um eine Durchreise handelt. Nehmen wir als Beispiel die Reise von Hamburg nach San Franzisko. Von Hamburg ab wird man eine Anzahl Reisetage, die nach der Jahreszeit schwankt, dicke wollene Unterkleider als eine Wohlthat empfinden, denn auf der Nordsee, dem Canal und dem angrenzenden Gebiet des atlantischen Oceans muß man stets auf rauhes, kaltes Wetter gefaßt sein. Landratten sind häufig sehr empfindlich gegen kalte Seenebel, und sehr bereuen mögen sie es, wenn sie während deren Herrschaft keine dicken, wollenen Unterkleider anzulegen haben. Auf der Höhe von Cuba kann

man sonder Furcht einen Wechsel der Unterkleider vornehmen: die dicken vertauscht man mit dünnen. Und damit habe ich ausgesprochen was Noth thut: eine Ausrüstung mit dicken und mit dünnen wollenen Unterkleidern, und eine solche ist glücklicherweise zu beschaffen, da es Flanell von den verschiedensten Stärkeabstufungen giebt. Also nicht die wollenen Unterkleider ablegen in der heißen Region, sondern einen Wechsel vornehmen, wie ich ihn hier empfohlen habe! Das leichte wollene Unterzeug möge man nicht eine Stunde ablegen, so heiß auch die Sonne in Panama oder an der Westküste von Central-Amerika scheinen mag. Ich weiß, daß die Versuchung sehr nahe liegt. Wenn im Sommer ein Dampfer die Bay von Panama verläßt, beginnt an Bord ein allgemeines Pusten, Fächeln und Berathschlagen, wie Kühlung zu schaffen sei. Die Etiquette, welche ohnehin nicht strenge Beobachtung auf einem Schiffe findet, wird an die Grenze des Möglichen verlegt; man entledigt sich der Kleider, soweit es der Anstand gestattet, und das Schlafen auf dem Deck in buntem Durcheinander gilt als selbstverständlich. So geht es fort die ganze Küste von Central-Amerika entlang, und in den beiden mexikanischen Häfen, welche angelaufen werden: Acapulco und Mazatlan, will auch noch keine kühle Brise aufspringen. Heißer denn je scheint die Sonne zu brennen, wenn das Cap St. Lucas, die Südspitze der mexikanischen Halbinsel Californien, in Sicht kommt. Die Passagiere liegen halbentkleidet auf Deck. Urplötzlich erhebt sich ein kalter Windstoß, der bis auf die Knochen zu dringen scheint, ein zweiter und ein dritter folgt, und ehe sich die Passagiere von ihrer Ueberraschung erholen können, befinden sie sich in einer Temperatur, welche ihnen eine sibirische dünkt. Wohl eilen sie nun unter Deck, um

sich warm zu kleiden, allein für die Meisten ist es zu spät: sie sind bereits mit einer tüchtigen Erkältung behaftet. Einigemal habe ich diese Reise gemacht und beobachtet, daß jedesmal neun Zehntel der Passagiere am Cap Lucas mehr oder minder unwohl wurden. Das verbleibende Zehntel blieb nur deshalb verschont, weil es durch Erfahrung gewitzigt, bei Annäherung an das Cap unter Deck ging und lieber eine Stunde Backofenhitze über sich ergehen ließ, als die Gefahr einer Erkältung lief. Besonders schlimm erging es allen denen, welche kein wollenes Unterzeug trugen, da ihre Haut keinen Schutz gegen die plötzliche Abkühlung hatte, welche allein gefährlich ist; sie mußten theilweise tagelang das Bett hüten. Zu anderen Jahreszeiten springen auch südlich vom Cap Lucas kalte Brisen plötzlich auf, daher ich oben rieth, das wollene Unterzeug auch nicht für eine Stunde abzulegen.

Am Cap Lucas muß man das dünne wollene Unterzeug wieder mit dem dicken vertauschen, denn von nun wechselt die Temperatur mehrmals am Tage. Bei Sonnenuntergang legt sich ein Nebel auf's Meer, der mitunter so feuchtkalt ist, daß man sich gern unter Deck vor ihm verkriecht. Seine Herrschaft währt bis zehn Uhr Morgens, wo ihn die Sonne nach langem Kampfe besiegt. Dann folgen einige heiße Stunden, die von windigen abgelöst werden, welche sich bis Sonnenuntergang ausdehnen.

In San Franzisko angekommen, hat man wollene Unterkleider nöthiger denn je, da dort während 9 Monate im Jahre viermal täglich ein schroffer Temperaturwechsel stattfindet. In den übrigen 3 Monaten darf man einen zweimaligen Temperaturwechsel täglich erwarten. Wer von San Franzisko noch weiter die amerikanische Westküste

hinaufsegelt, bedarf nicht allein dicker wollener Unterkleider, sondern auch warmer Oberkleider, denn von jenem Hafen ab beginnt die eigentliche Region des Nebels, die sich ausdehnt bis hinauf zur Behringstraße. Kalte, dicke, düstere Nebel, die häufig mit Wind auftreten, sind es, die sich fast jeden Abend auf Meer und Küste senken und manchmal tagelang von der Sonne nicht aufgelöst werden können; die Regel ist aber, daß sie Morgens zwischen 9 und 10 Uhr den Strahlen des Tagesgestirnes weichen. Diese Nebel verursachen Fröstеln, wenn man nicht warm gekleidet ist, und ohne wollenes Unterzeug möge es Keiner wagen, diese Region zu durchreisen.

Ueber die für die Tropenländer passenden Kleider herrscht keine Uebereinstimmung der Meinungen, doch darüber ist man sich allseitig einig, daß leinene Unterkleider zu verwerfen seien. Sie entlasten die Haut nicht vom Schweiß, den sie nicht aufnehmen, und wenn ein Temperaturwechsel stattfindet, der auch in den Tropenländern nicht ganz ausbleibt, dann hindern sie nicht, sondern fördern nur die plötzliche Abkühlung des Körpers. Wie eine Eiskruste legen sie sich dann auf die schweißfeuchte Haut. Manche erfahrene Männer empfehlen baumwollene Unterkleider, indem sie das Beispiel der Eingeborenen anführen. Wer eine sitzende Lebensweise führt, mag diesen Rath befolgen, er mag zu seinem Wohle ausschlagen, wie ich gerne zugestehen will. Wer sich aber im Freien bewegen, wer reisen muß, dem ist nur wollenes Unterzeug zu empfehlen. Ich würde diese Behauptung nicht mit Bestimmtheit aussprechen, wenn sie nur auf eigener Erfahrung fußte, wenn mir nicht die Urtheile vieler intelligenter Reisender zur Seite ständen. Ich habe mir den Ausspruch eines preußischen Generals tief ins Gedächtniß geprägt und

ihn zur Lebensregel gemacht, wo ich auch weile, im Norden oder Süden. Als dieser Haudegen gefragt wurde, wie er es fertig gebracht habe, seine vielen Feldzüge ohne Schädigung seiner Gesundheit zu überstehen, antwortete er: ich habe Wolle getragen und kein Wasser getrunken. Das habe ich als ein weises Vorbeugungsmittel befunden, ihm glaube ich es zu verdanken, daß ich die vielen Reisestrapazen meines Lebens ohne ernstliche Krankheitsfälle ertrug. Auch in heißen Regionen blieb ich dieser Lebensregel treu, gerade da habe ich ihre Vortrefflichkeit schätzen gelernt, und ich bin überzeugt, daß die Nachahmung meines Beispiels Niemand reuen wird. Nicht scharf genug betonen kann ich indessen, daß das Unterzeug sehr völlig gemacht werden muß; namentlich sage ich das in Bezug auf die Unterhosen, weil diese durchgängig zu eng zugeschnitten werden. Ungefähr nach dem Muster der Plumphosen müssen sie angefertigt werden. Und weit wie das Unterzeug müssen auch die Oberkleider sein, namentlich müssen sie am Hals sehr locker sitzen. Die Modezeitung lasse man bei dieser Gelegenheit vollständig unberücksichtigt, denn ihre Vorschläge sind für die Tropenländer so unpraktisch wie unnütz. Man gehe nur nicht mit dem Gedanken nach der heißen Region, daß man sich dort nach der neuesten Pariser Mode kleide; einige Gecken ausgenommen, ist es nicht der Fall. Je weiter nach Süden, je mehr löst sich die strenge nordische Modezucht auf, und unter den Tropen artet sie zu einer Modeverwirrung aus. Auch in Bezug auf die Kleidung ist Göthe's Ausspruch wahr: Eines schickt sich nicht für Alle. Die Kleidung des nordischen Europäers ist durchaus unpraktisch für den Tropenbewohner, daher denn auch das Civilisationsbestreben der Missionäre an ihren nackten, wilden Täuflingen: ihre Blößen mit europäischen Kleidern zu

bedecken, noch immer kläglich gescheitert ist. Die Araber dagegen haben mühelos ihre luftige Gewandung bei den Negern Afrikas eingeführt. Man überblicke nur die Nationaltrachten der Tropenbewohner, und man wird finden, daß sie alle weit und bequem sind; da ist nirgends ein enges Einschnüren des Körpers zu bemerken, wie bei dem Europäer, dessen unpraktische Tracht zugleich unschön ist. Nirgends fällt dies mehr auf, wie in Japan, wo die Regierung an der albernen Idee krankt, ihren Beamten die europäische Tracht aufzuzwängen. Ein Japaner in Frack und Cylinder ist das reine Zerrbild eines Japaners in Nationaltracht.

Vernünftige Europäer passen ihre Kleidung während des Aufenthalts in den Tropenländern dem Clima an und kommen in diesem Bestreben häufig den Nationaltrachten der Eingeborenen nahe. Ganz ohne Einfluß auf die Bekleidung bleibt das Clima bei keinem Europäer — es zwingt ihn geradezu, Abänderungen vorzunehmen, sei er auch der größte Modenarr. Weil dem so ist, sollte der Reisende seine Kleider so anfertigen lassen, daß sie für die Tropenländer passen: das will sagen: weit und bequem. Die Farbe sollte weiß oder doch hell sein, ein Rath, der auch für das Unterzeug gilt. Die weiße Farbe wirft die Sonnenstrahlen zurück, die schwarze saugt sie ein, daher weiße Kleider kühler sind wie schwarze. Zu Oberkleidern thut Leinewand vortreffliche Dienste; sie ist kühl, dauerhaft und läßt sich unzählige Male waschen. Gewiß, zu Oberkleidern rede ich ihr das Wort, nur nicht zu Unterzeug, da nur der einzige Einwand gegen sie zu erheben ist: sie darf nicht direct auf der Haut liegen. Uebrigens möge der Reisende nicht versäumen, auch einen warmen Anzug nach den Tropenländern mitzunehmen, denn sie sind nicht allein von schroffen Temperaturwechseln nicht

frei, sondern auf den Hochebenen und in den Gebirgen muß man sich auf eine Kälte gefaßt machen, welche die Zähne klappern macht. Ich möchte es beispielsweise Keinem rathen, ohne warme Bekleidung die Andes unter dem Aequator zu übersteigen oder auf der Hochebene von Bogota zu reisen. In wasser- und vegetationslosen Gebieten sinkt bei Sonnenuntergang die Temperatur jäh, wie in der Sahara, wo das Quecksilber nach glühend heißen Tagen auf Null fällt, oder auf der Hochebene von Nord-Indien, wo sich sogar zuweilen Eis im Sommer bildet. Wollenes Unterzeug ist in solchen Gegenden allerdings ein guter Schutz, doch genügt er nicht, es müssen warme Oberkleider hinzugefügt werden.

Die Kopfbedeckung verdient besondere Beachtung. Man trägt in den heißen Ländern einen breitrandigen Hut, entweder von Palmblättern, Bast, Stroh oder Gras, doch kann man den Einkauf hinausschieben, bis man ihn braucht, denn er ist an Ort und Stelle billiger zu haben, wie in Deutschland. Dagegen muß man sich einen Korkhut, falls man Gefallen an einem solchen findet, in Deutschland oder England kaufen. Man stoße sich nicht daran, daß viel gelacht wird über die Engländer, welche mit Korkhüten und weißen Schleiern in der Schweiz und Italien herumlaufen. Diese Art Kopfbedeckung ist wirklich vorzüglich, sie eignet sich nur mehr für den Süden wie für den Norden. Ganz so leicht wie die oben erwähnten Hüte sind diese Korkhüte nicht, haben dagegen den Vorzug, daß sie in jedem Wetter getragen werden können. Ein Sonnenschirm ist ebenfalls zur Mitnahme zu empfehlen. Er wird am besten aus ungebleichter Leinewand angefertigt, nach dem Muster der Regenschirme, welche zugleich als Stöcke dienen. Man findet es in Tropenländern durchaus nicht lächerlich, wenn Männer Sonnenschirme

tragen, und wenn man auch nicht gewohnt ist, einen Stock mit sich zu führen, so wird man sich mit einem Ausrüstungsgegenstand wie dem vorgeschlagenen bald befreunden, da er, in die Form eines Stockes gebracht, dazu dienen kann, den zahlreichen Hunden und Bettlern heilsamen Respect einzuflößen.

Trotz Sonnenschirm ist eine blaue oder graue Staubbrille unerläßlich; man sollte sie im Freien stets tragen, wenn das Auge nicht auf grünen Pflanzen ausruhen kann, während die Sonne scheint. Kopfweh und Augenkrankheiten können die Folgen der Nichtbeachtung dieses Rathes sein.

Sehr zu empfehlen für die Reise in heißen Ländern sind Halbstiefel aus Leinewand mit Ledersohlen und Korksohleneinlagen. Sie sind kühl, legen sich geschmeidig auf den Fuß und brauchen nicht gewichst zu werden. Den letzteren Vortheil möge man nicht gleichgültig nehmen. Will man nicht Wichsgeschirr mitführen, dann kann man in Verlegenheit kommen, wenn man die Fußbekleidung blank zu haben wünscht. In den Großstädten mag das nicht der Fall sein, allein in solchen hält man sich doch nicht immer auf. Die Korksohlen*) ziehen den Schweiß ein, halten daher die Fußsohlen trocken und außerdem erleichtern sie das Gehen durch ihre Elastizität. Diese Eigenschaft ist so werthvoll, daß ich nicht begreife, warum nicht alle Leute, die größere Fußtouren machen müssen, Korksohlen in ihren Schuhen oder Stiefeln tragen, und noch unverständlicher ist es mir, daß sie nur so selten unter solche Füße gelegt werden, welche mit Gallensteinen behaftet sind oder leicht wund werden. Es

---

*) Eine neuere Erfindung sind die in Deutschland angefertigten Sohlen aus kleinen Schwammstückchen, welche von sachkundigen Leuten den Korksohlen vorgezogen werden.

ist mir schon häufig eingewandt worden, daß die Korksohlen lästig warm machten und sogar ein brennendes Gefühl an den Fußsohlen erzeugten. Das ist allerdings der Fall, wie ich aus eigener Erfahrung bezeugen kann, wenn man die Korksohlen so einlegt, wie man sie in den Läden kauft. Reißt man aber auf der oberen Seite den Flanell und auf der unteren das Wachstuch ab, dann wird der beregte Uebelstand verschwinden. Nur der Kork darf in das Fußzeug gelegt werden, er wird dann nur Vorzüge und keine Nachtheile zeigen. Ich brauche kaum zu bemerken, daß er zuweilen an der Luft getrocknet werden muß. Allen Reisenden empfehle ich auf's Wärmste, Korksohlen zu benutzen, namentlich wenn sie über kalte, schweißige, gallensteinige und leicht verwundbare Füße zu klagen haben.

Strümpfe sind für heiße Länder nicht so gut wie Socken, weil sie mit Strumpfbändern festgehalten werden müssen und jede Einschnürung eines Körpertheils lästig wird. Aus demselben Grunde rathe ich auch ab, einen Gürtel zu tragen, der ohnehin gesundheitsschädlich ist, da er nicht selten ernstliche Magenbeschwerden hervorruft. Als vor einigen Jahren bei einem russischen Regiment Säbelgurten als eine Neuerung eingeführt wurden, bestand der Oberst auf einer festen Schnürung, da er enge Taillen zu sehen wünschte. In wenigen Wochen wurde das ganze Regiment magenkrank und wurde erst wieder dienstfähig, als die Aerzte die Ursache der Krankheitserscheinung erkannten und ihre Beseitigung durchsetzten.

Nicht allein gesundheitsschädlich sind die Gürtel, sondern sie helfen den Fußgängern auch zu ermüden, da sie ihnen das Athmen erschweren. Man lasse sich nur dadurch nicht irre machen, daß auch das deutsche Militär mit Säbelgurten,

also mit Gürteln ausgerüstet ist. Vom praktischen Standpunkt aus betrachtet, läßt die Ausrüstung des deutschen Militärs noch manches zu wünschen übrig, im Besonderen gilt dies von der Bekleidung.

Ein gleich ungünstiges Urtheil fälle ich über die Hosenträger, die verwerflich sind, von welchem Gesichtspunkt man sie auch betrachtet. Zunächst bilden sie ein theures Bekleidungsstück, denn nicht allein, daß der Ankauf verhältnißmäßig viel Geld kostet, sondern er muß auch öfter erneuert werden, wie der Ankauf eines anderen Bekleidungsstückes. Und welche Belästigung bilden sie auf der Reise, weil bald eine Schnalle, bald ein Lederstück aus der Naht geht oder gar das Band einen Bruchschaden bekommt. Giebt es schlimmere Feinde für die Hemden, wie die Hosenträger? Kürzen sie deren Dauer nicht auf die Hälfte ab? Der wuchtigste Vorwurf aber ist, daß sie die Unbehaglichkeit, welche eine heiße Temperatur hervorruft, wesentlich erhöhen, worüber wohl jeder Hosenträgerbesitzer im Klaren sein dürfte. Daher ich Reisenden, welche sich nach Tropenländern begeben wollen, entschieden abrathe, Hosenträger zu benutzen. Sie werden mich nach einem Ersatz fragen, da ihnen die Hosen nicht auf den Hüften hängen bleiben. Vielleicht den Hosenbund verengen? Manche greifen zu diesem Mittel, das aber selbstverständlich so verwerflich ist, wie ein Gürtel. Mein Vorschlag ist sehr einfach: an beiden Seiten des Hosenbundes, in der Gegend der Hüftknochen, pflegt je ein Knopf zu sitzen — wenn nicht, ist dem Mangel leicht abzuhelfen. In der Weste lasse man sich in geeigneter Höhe für jeden Knopf ein Knopfloch nähen und knöpfe die Hosen an die Weste. Ist das nicht „wüthend“ einfach, wie die deutschen Studenten sagen? Vielleicht wird man mir entgegnen, daß

man zuweilen die Hosen ohne Weste trüge — wie dann? Nun, wer glaubt, in diese Lage zu kommen, der lasse an jeder Seite des Hemdes einen Leinwandstreifen mit Knopfloch nähen, wie man ihn auf der Brust zu tragen pflegt, um zu verhindern, daß sich die Hemdbrust ausbaucht. Um die Hosen entweder höher oder niedriger hängen zu können, lasse man sich zwei oder drei Knopflöcher in die Streifen nähen. Die Hosen kommen demnach an dem Hemd zu hängen, was jeden Einwand beseitigen wird, da der Fall: wie die Hosen ohne Hemd zu tragen sind, nicht vorgesehen zu werden braucht. Wer sich diese Vorrichtung machen läßt und in Gebrauch nimmt, wird nie mehr zu den Hosenträgern zurückkehren, schon der Einfachheit wegen beim An- und Auskleiden. Das Hauptgewicht lege ich aber auf die Erleichterung in heißer Temperatur. Die weiten Kleider, welche ich oben empfahl, werden erst dann den angedeuteten Zweck befriedigend erfüllen, wenn die Hosen an die Weste oder das Hemd geknöpft werden, da sie sich sonst zu fest auf den Körper legen, was seine Ausdünstung hindert.

Ein Mosquitonetz ist in Tropenländern sehr erwünscht, doch kann man sich nicht gut mit einem solchen ausrüsten, daher es besser ist, an Ort und Stelle den Einkauf zu machen, falls man einen längeren Aufenthalt nehmen und ein eigenes Netz zu haben wünscht. Dagegen empfiehlt sich die Mitnahme eines Schleiers, der auf dem Hut zu befestigen ist. Der Korkhut ist in der Regel mit einem Schleier ausgestattet, gegen den sich nur anführen läßt, daß er weiß ist. Man sollte blau oder grün wählen, einestheils weil sie nicht so leicht schmutzen, anderntheils weil sie durch Dämpfung des Sonnenlichts die Augen besser schützen. Mit einer Schnur sollte der Schleier am Hals zusammengezogen

werden können, um die Mosquitos vom Kopfe fern zu halten.

Damit habe ich das Nothwendige über die Bekleidung gesagt. Was den Arzeneischatz anbetrifft, so verweise ich auf das in den beiden Abschnitten „die Seereise“ und „die Seekrankheit“ Gesagte. Nur einige Ergänzungen habe ich hinzuzufügen. Wer nach Tropenländern reist, muß darauf gefaßt sein, daß er gelegentlich mit dem Wechselfieber, von dem es verschiedene Abarten giebt, zu kämpfen haben wird, und eine der berüchtigsten Gegenden in dieser Hinsicht ist die Landenge von Panama. Es giebt Reisende, welche um keinen Preis die Reise über jene Landenge machen mögen, aus Furcht vor dem Panamafieber, von dem Tausende schreckliche Schilderungen entworfen haben. Andere haben von Uebertreibungen gesprochen und dem Panamafieber jede Bedeutung abgesprochen. Die Wahrheit liegt in der Mitte, und die entgegengesetzten Behauptungen erklären sich dadurch, daß das Auftreten des Fiebers von der Jahreszeit und der Lebensweise abhängig ist. In der trockenen Jahreszeit wird der Reisende, der eine geeignete Diät befolgt, von dem Fieber verschont bleiben; gefährlich für ihn ist nur die nasse Jahreszeit, doch kann er auch dann durch richtiges Verhalten die Macht der Krankheit bedeutend einschränken. In rechtem Lichte betrachtet stellt sich die Landenge so dar: sie ist nicht so gefährlich, wie von der einen Seite behauptet wird, aber auch nicht so ungefährlich, wie noch jüngst der französische Erzschwadroneur de Lesseps ausposaunt hat. Weil er während eines vierzehntägigen Aufenthalts auf der Landenge in der gesundesten Jahreszeit nicht krank geworden war, glaubte er in seinen Gelegenheitsreden auf seiner nordamerikanischen Reise behaupten zu können, die Landenge sei

die gesündeste Gegend der Welt. Ich brauche kaum zu versichern, daß er sich mit diesem hohlen Redegeschwulst gründlich lächerlich gemacht hat.

Wenn die Thatsache nicht geleugnet werden kann, daß der Bahnbau über die Landenge geradezu gräßliche Opfer an Menschenleben gefordert hat, und daß die Anzeichen dafür sprechen, der Canalbau werde eine gleich düstere Geschichte haben, so verdient zur richtigen Beurtheilung hervorgehoben zu werden, daß, wie in tropischen Gegenden überhaupt, so auch auf der Landenge, weiße Menschen schwere Arbeiten im Freien ohne Gefahr für Leben und Gesundheit nicht verrichten können. Dazu kommt, daß die Arbeiter eine Beköstigung erhielten, welche nicht ungeeigneter hätte zusammengesetzt werden können. Noch jüngst verkehrte ich mit sechs Zimmerleuten, welche als wandelnde Gerippe von den Canalbauten nach Californien zurückgekehrt waren. Auf mein Befragen nach ihrer Lebensweise erklärten sie mir, daß sie in Baracken, die auf feuchtem Boden errichtet waren, wohnen mußten, und daß sie Tag für Tag mit gesalzenem Fleisch, getrockneten Bohnen, Kartoffeln und Brod ernährt wurden. Eine solche Kost macht natürlich Durst und sie suchten ihn mit dem schlechten, lauen Wasser in ihrer Nähe zu löschen. Je mehr sie tranken, desto durstiger wurden sie, und da sie bald merkten, daß ihnen das Wasser schlecht bekam, so gossen sie Branntwein hinterher, wodurch sie den Durst nur vermehrten. Es kann gar nicht Wunder nehmen, wenn bei einer solchen Lebensweise das Panamafieber in schreckenerregender Weise zum Ausbruch kommt.

Die Reisenden führen in den meisten Fällen keine verständigere Lebensweise wie die Arbeiter. Wenn man sie vor oder nach der Landung beobachtet, muß man erstaunen,

wie leichtsinnig sie ihre Gesundheit auf's Spiel setzen. Nicht selten geberden sie sich wie Kinder, keinen Genuß wollen sie sich versagen, begierig greifen sie nach jedem Leckerbissen und belasten den Magen bis auf's Aeußerste.

Nicht als ob ich ein absolut zuverlässiges Mittel gegen das Panamafieber wüßte, wohl aber weiß ich Rathschläge zu geben, deren Befolgung große Hoffnung auf Verschonung giebt, und die Gewißheit, daß, wenn dennoch die Krankheit auftritt, ihre Macht bedeutend eingeschränkt wird. Eine Schachtel Chininpillen muß man sich vor der Abreise kaufen und einen Tag vor der Landung, möge diese nun in Aspinwall oder in Panama stattfinden, hat das Einnehmen der Pillen zu beginnen — eine Morgens und eine Abends. In dieser Weise fahre man mit dem Einnehmen fort, so lange man sich auf der Landenge befindet. Man vermeide Wasser zu trinken, das durchgehends schlecht ist. Den Durst lösche man mit Orangen oder Tomatos (Liebesapfel) — zwei Früchte, welche das ganze Jahr zu haben sind. Die Fleischspeisen lasse man ebenfalls unberührt, was wohl keine große Ueberwindung kosten dürfte, da größtentheils an der Sonne getrocknetes oder gesalzenes Fleisch zur Verwendung kommt, und es von ebenso geringer Qualität ist, wie das wenige frische. Also Vegetarianer werden und — Temperenzler, denn geistige Getränke sind in diesem Clima unzweifelhaft schädlich. Man lege dem Appetit Zügel an, es darf der Magen unter keinen Umständen stark belastet werden. In Räumen zu ebener Erde schlafe man niemals und verlasse sein Obdach nicht nach Sonnenuntergang und nicht bevor Morgens die Sonne die Nachtdünste zerstreut hat. Der Reisende, dem diese Vorschläge lästige Beschränkungen einzuschließen dünken, möge sich damit trösten, daß sein Aufenthalt

auf der Landenge nur kurze Zeit währt, vorausgesetzt, daß er nur durchzureisen beabsichtigt. Nehmen wir an, er käme von Hamburg und landete in Aspinwall, das, nebenbei bemerkt, in gesundheitlicher Beziehung gefährlicher ist wie Panama. Ein Zug wird täglich von Aspinwall nach Panama abgelassen und zwar in der Regel am Nachmittag, um alle bis dahin gelandeten Passagiere noch an demselben Tage nach Panama zu bringen. Trifft ein Dampfer nach Abgang des Zuges in Aspinwall ein, dann bleiben die Passagiere bis zum nächsten Morgen an Bord. Der Aufenthalt in Aspinwall währt also nur einige Stunden, und darüber ist noch Niemand böse gewesen, denn diese aus wenigen armseligen Häusern bestehende Stadt hat man gern so bald wie möglich im Rücken. Die Fahrt über die Landenge dauert 4 Stunden, obgleich die Strecke nur 48 englische Meilen oder etwa 75 Kilometer lang ist. Es sind viele Haltestellen vorhanden und der Locomotivführer denkt: Eile mit Weile. Wenn der Dampfer, mit welchem die Weiterreise erfolgen soll, bereits in der Bay von Panama liegt, so begeben sich die Reisenden nach ihrer Ankunft an der anderen Küste sofort an Bord und ihr Aufenthalt auf der Landenge beschränkt sich somit auf einen Tag. Wenn aber der Dampfer noch zu erwarten ist, dann werden die Reisenden in dem Grand hotel untergebracht, welches der Pacific-Mailsteam-Company gehört, die in den engsten Beziehungen zu der Panama-Eisenbahngesellschaft steht. Wer eine durchgehende Fahrkarte nach San Franzisko besitzt, wird in diesem Gasthof unentgeltlich bewirthet, wer eine solche nicht hat, muß für eigene Rechnung ein Unterkommen suchen. Uebrigens haben die Reisenden, welche sich nordwärts wenden wollen, niemals lange zu warten — selten länger wie 5 Tage; dagegen wird

die Geduld derjenigen, welche südwärts nach Ecuador, Peru und Chili steuern wollen, manchmal auf eine 14tägige Probe gestellt. Sie können dem vorbeugen, wenn sie vorher das Cursbuch gründlich studiren, doch ist eine haarscharfe Berechnung nicht möglich, da die Dampfer sich nicht selten verspäten.

Außer Chininpillen ist auch Linden- oder Weidenkohlenpulver zur Mitnahme empfehlenswerth. Die Leber des Nordländers erleidet — seltene Fälle ausgenommen — eine Vergrößerung unter den Tropen, sie wird thätiger und die Gallenergießungen sind häufig so bedeutend, daß der Magen versäuert. Der Appetit geht verloren, ein dumpfes Kopfweh und ein saures Aufstoßen nach dem Munde tritt ein. Kaum ein besseres Mittel gegen dieses Uebel dürfte es geben, wie Kohlenpulver, von dem man dreimal täglich einen Eßlöffel voll in ein Glas Wasser gerührt einnimmt. Auch im Norden wird man dieses Mittel gegen Kopfweh, wenn es dem Magen entstammt, sehr wirkungsvoll finden. Die Indianer Amerikas kennen es und wenden es schon seit alten Zeiten an, von ihnen lernten es die weißen Menschen kennen und brauchen es nicht allein als Hausmittel, sondern die amerikanischen Aerzte verordnen es auch häufig gegen Gallenfieber. Obgleich Kohlenpulver in allen Apotheken Nord-Amerikas, Mexikos und Central-Amerikas zu haben ist, so sollte man doch nicht versäumen, von Deutschland eine Schachtel voll mitzunehmen, um bereits auf der See mit Einnehmen beginnen zu können, wenn sich Säure im Magen bemerkbar macht. Verschlimmert sich das Leberleiden, dann muß man einen Arzt zu Rathe ziehen. Da man nicht überall einen solchen findet, der Vertrauen verdient, so ist es von Wichtigkeit, die Verhaltungsmaßregeln zu kennen, welche bei Leberleiden zu beobachten

sind. Wohl darauf zu achten hat man, daß man sich nicht plötzlichen Temperaturwechseln aussetzt, denn durch solche allein kann das Leiden hervorgerufen werden. Wollene Unterkleider werden sich auch in diesem Falle von großem Werth erweisen. Schwere körperliche Arbeiten müssen vermieden werden und das Verweilen an sonnigen Plätzen suche man so viel wie möglich abzukürzen. Fleischspeisen helfen das Uebel vergrößern, man ernähre sich daher mit Pflanzenkost; säuerliche Früchte sind besonders zuträglich. Gewürze sind zu vermeiden, selbst Salz darf nur sehr mäßig zur Verwendung kommen. Geistige Getränke sind im höchsten Grade schädlich, und nicht minder Chocolade, welche in heißen Ländern sehr gewürzt genossen wird. Selbst ohne Gewürz ist sie schon ihres hohen Oelgehalts wegen nicht zuträglich, wie denn alles Fett, einerlei welchen Namen es führt, schädlich wirkt. Kaffee, der im Süden durchgängig stärker zubereitet wird wie im Norden, fördert ebenfalls das Leberleiden. Thee dagegen bekommt den Leidenden in der Regel gut, doch ist er in den Tropenländern kein allgemein eingeführtes Getränk, und daher ist man häufig auf Kaffee beschränkt. In solchem Falle will ich nicht den Rath geben, sich des Kaffees gänzlich zu enthalten, denn ich weiß aus Erfahrung, wie schwer es hält, in heißen Ländern auf anregende Getränke zu verzichten, namentlich wenn man Kopfarbeiten verrichten soll. Es giebt glücklicherweise ein Mittel, dem Kaffee seine schädliche Wirkung zu nehmen, es heißt: Karlsbader Salz. Man kann auch Glaubersalz nehmen, denn Karlsbader Salz besteht zu 97 oder 98 % aus Glaubersalz. Von einem dieser Salze wirft man ein Stückchen, so groß wie eine Bohne, in die Tasse und die üblen Nachwirkungen des Kaffees werden sich nicht einstellen. Immerhin schränke man den Genuß von Kaffee

möglichst ein. Man hüte sich, das allbekannte „Lebermittel" Calomel anzuwenden. Dasselbe regt die Leber zu größerer Thätigkeit an, würde also in diesem Falle das Uebel nur vergrößern. Mit seiner Anwendung wird häufig ein großer Mißbrauch getrieben, selbst dann, wenn die ihm innewohnende Wirkung heilsam sein muß. Calomel besteht aus Quecksilber und Kochsalz, und der erstere Stoff, der allein wirkungsvoll ist, regt wohl die Leber an, allein wenn er nicht in sehr maßvoller Weise benutzt wird, ruft er Speichelfluß, Knochenbruch und noch andere Uebel hervor, die schlimmer sind wie das Leberleiden. Man hat jetzt andere Mittel, welche das Calomel ersetzen, daher man zu ihm nicht mehr seine Zuflucht nehmen sollte. Einige Bemerkungen über dieselben mögen hier am Orte sein, da der erwähnten Lebervergrößerung eine zeitweilige Trägheit dieses Organs folgt, sobald der Nordländer wieder nach der gemäßigten oder kalten Region zurückkehrt. Dieses Uebel macht sich durch folgende Wahrzeichen bemerklich: hartnäckige Verstopfung, welche zeitweiligem Durchfall Platz macht; die Zunge ist mit weißem oder braunem Schurf bedeckt, die Eingeweide sind häufig erhitzt und schmerzen, wenn sie gedrückt werden; der Schlaf wird durch beängstigende Träume gestört und Morgens ist ein unangenehmer, säuerlicher Geschmack im Munde vorhanden. Sodbrennen und Erbrechen nach den Mahlzeiten, Kälte an den Füßen und Schenkeln, Druck auf dem Magen und der Brust, kurzer, trockener Husten, schleimiger Auswurf, gelbe oder grünliche Färbung des Augapfels, Energielosigkeit, Melancholie, Gedächtnißschwäche — sind weitere Wahrzeichen. Selten treten diese Erkennungsmerkmale im Gesammt auf, sondern in den weitaus meisten Fällen gruppenweise.

Man verlasse sich nur nicht auf Arzeneien allein bei Bekämpfung des Leidens. Podophyllinpillen — aber nicht mehr wie zwei den Tag — werden oft mit dem besten Erfolg angewandt; ein empfehlenswerthes Mittel ist Löwenzahnthee, wirkungsvoller noch ist Löwenzahnextract. Diese Stoffe regen die Leber zur größeren Thätigkeit an; will man zu gleichem Zwecke Calomel anwenden, so sollte man es nicht ohne ärztliche Vorschrift thun.

Eine wahre Gottesgabe für die Leberleidenden ist Karlsbader Wasser, das trinken sollte wer es haben kann. Karlsbader Salz mag Ersatz bieten, wenn Wasser nicht zu haben ist, doch glaube ich auf die Veröffentlichung eines deutschen Chemikers hinweisen zu sollen, welcher auf Grund seiner Untersuchungen behauptete, dem Wasser gingen bei der Verdampfung einige werthvolle Bestandtheile verloren, zurück bliebe in der Hauptsache nur Glaubersalz. Doppelkohlensaures Natron ist ebenfalls ein werthvolles Mittel. Man nimmt eine Messerspitze voll in einem Glase Wasser aufgelöst Morgens und Abends ein. Mit keinem der genannten Mittel wird man jedoch zum Ziele kommen, wenn man nicht eine geeignete Lebensweise beobachtet. Alles was ich oben in Bezug auf die Diät sagte, wolle man auch in dieser Lage beherzigen. Das Verweilen in frischer Luft ist sehr zuträglich, und von großer Heilkraft bewähren sich häufige Luftveränderungen. Man gehe an die Seeküste und steige dann ins Gebirge, und wessen Leiden nicht sehr hartnäckig ist, wird sich durch eine solche Wanderung von ihm befreien, vorausgesetzt, daß seine Lebensweise eine entsprechende ist. Gegen plötzliche Temperaturwechsel sollte man sich zu schützen suchen, vorzugsweise durch wollene Kleider, und schlafen sollte man in gut ventilirten Räumen. Von besonderer

Wichtigkeit ist ein regelmäßiger Stuhlgang, doch ist nicht genug vor der häufigen Anwendung von Abführmitteln zu warnen; nur in Nothfällen darf man sich ihrer bedienen. Bittersalz zeigt sich bei Verstopfungen, welche durch Trägheit der Leber entstehen, besonders dienlich, doch darf man nie große Gaben auf einmal nehmen, da sonst hartnäckige Verstopfung nach dem erzielten Durchfall eintritt. Empfehlenswerther sind Klystiere von lauwarmem Seifenwasser, die man sich mit einer geeigneten Spritze selbst beibringen kann.

Angemessene Bewegungen sind unerläßlich, wenn ein hartnäckiges Leberleiden gehoben werden soll. Reiten und Turnen stehen oben an; auch dem Schwimmen muß das Wort geredet werden. Unzählige Menschen können sich aber aus verschiedenen Gründen an diesen Uebungen nicht betheiligen. Ihnen sei warm die schwedische Zimmergymnastik empfohlen, welche sich mit Hülfe einer der billigen Leitfäden die darüber veröffentlicht worden sind, leicht erlernen und ausüben läßt. Es giebt kaum ein besseres Mittel, sicher aber kein billigeres und leichter anwendbares gegen Leibesverstopfung, Leberträgheit und verwandte Leiden. Man füge dieser Gymnastik noch hinzu: Kneten des Leibes wie Bäckerteig und Beklopfen mit den flachen Händen oder Fäusten. Damit erzielt man eine Anregung der Leber und eine Förderung des Stuhlgangs. In Bezug auf den letzteren ist noch hervorzuheben, daß man sich angewöhnen muß, zu einer bestimmten Tageszeit, einerlei, ob man Bedürfniß fühlt oder nicht, den Abort zu besuchen. Durch eine solche Angewöhnung kann man die Plage der Leibesverstopfung mit sicherem Erfolg bedeutend einschränken und vielleicht vollständig heben, wenn man reichlich Obst genießt, frisches oder gekochtes, doch ist es in letzterem Zustand vorzuziehen. Es

giebt für Leberleidende keine heilsamere Diät, wie Obst, sie sollten es zu jeder Mahlzeit essen. Säuerliches Obst ist dem süßen vorzuziehen. Wem frisches Obst nicht gut bekommt, der esse es im Verein mit Zwiebeln und keine Nachwehen werden sich einstellen. Ich nenne da eine andere Frucht, welche Leberleidenden, namentlich wenn sie an schwacher Verdauung leiden, die in der Regel als Folge jenes Leidens eintritt, sehr zuträglich ist. Zwiebeln oder Knoblauch sollten sie roh essen, und wenn sie das nicht können, mögen sie die Schnitten braten, aber nicht in Fett. Als Zugabe mag Brod dienen, aber besser ist Obst.

Die heilsamste Frucht für Leberleiden ist sicher der Tomato, der in Deutschland leider noch viel zu wenig gekannt und gewürdigt ist. Es giebt keine andere Frucht, welche eine vielseitigere Verwendung findet; auch von dieser allgemeinen Nützlichkeit abgesehen, ist sie im Besonderen eine wahre Arzenei für Leberleidende. Als Salat müssen die Tomatos gegessen werden: man schneidet sie in dünne Scheiben, mischt sie mit fein geschnittenen Zwiebeln und besprenkelt sie mit etwas Essig.

Ich möchte übrigens nicht den Glauben erwecken, daß jeder Nordländer unter den Tropen von einem schweren, hartnäckigen Leberleiden befallen würde. Es ist wahr, daß sich hauptsächlich auf die Leberleiden der bekannte Ausspruch der Araber bezieht: kein Europäer wandelt ungestraft unter Palmen, allein Umfang und Hartnäckigkeit hängen wesentlich von der Localität und dem Verhalten ab. In feuchten Niederungen sind Malaria und Leberleiden Geschwister. Beide bemächtigen sich zuweilen gemeinsam ihres Opfers, häufiger aber geschieht es, daß ein Leberleiden die Nachkrankheit der Malaria bildet. In solchen Gegenden treten die

Leberleiden allerdings heftig und hartnäckig auf. An gesunden, namentlich an hoch gelegenen Orten ist dagegen wenig Gefahr vorhanden, vorausgesetzt nur, daß man eine Lebensweise beobachtet, wie ich sie bereits oben vorgeschlagen habe und weiter unten empfehlen werde. Das Uebel wird dann, wenn es überhaupt eintritt, keine sonderlichen Beschwerden verursachen.

Einen Vorrath Karlsbader Salz möge jeder Reisende mitnehmen, denn — soweit wenigstens meine Erfahrung geht — nur bei deutschen Apothekern ist es in überseeischen Ländern zu haben, und nicht überall sind solche ansässig. Zur Vorsicht nehme man zwei oder dreimal die Woche einen gehäuften Theelöffel voll, in einem Glase Wasser aufgelöst, vor dem Frühstück ein. Glaubersalz — ich wiederhole es — kann als Ersatz dienen; man wird es nicht vergeblich in einer fremdländischen Apotheke fordern, es sei denn, daß der Apotheker nicht von der modernen Cultur beleckt wäre.

Ein anderes Vorbeugungsmittel sind regelmäßige Waschungen und Bäder, um die Thätigkeit der Haut im Gange zu halten, denn eine mangelhafte Thätigkeit derselben reicht allein schon hin, ein Leberleiden hervorzurufen. Sollte man es sich schon im Norden zur Gewohnheit machen, jeden Morgen zum mindesten den Oberkörper zu waschen, so ist dies in Tropenländern, wo eine bedeutendere Hautausdünstung stattfindet, eine geradezu unerläßliche Gesundheitsmaßregel. Häufige Bäder müssen diesen Reinigungsprozeß unterstützen.

Eine gleich wichtige Rolle wie die Leberleiden spielt in warmen Ländern die Ruhr oder „Dysenterie", wie sie im Gelehrtenkauderwelsch genannt wird. Häufig tritt sie epidemisch auf, und in manchen Gegenden, wie am unteren Mississippi und im Gangesdelta erlischt sie nie. Es ist eine Krankheit, die man nur nicht leicht nehmen sollte, die aber

häufig von den Nordländern bei ihrem Entstehen nicht erkannt und falsch behandelt wird. Das kommt daher, weil sie meinen, die Ruhr träte nur mit Blutabgängen auf. Das thut sie allerdings zuweilen, sie wird dann rothe Ruhr genannt. Häufiger aber tritt sie nicht mit diesem Merkmal auf, wie man sich stets daran erinnern muß, daß es mehrere Abstufungen dieser Krankheit giebt, je nach dem Umfange ihrer Ursache: Entzündung der Eingeweide. Blutabgänge sind das bedenklichste Merkmal; ein anderes zeugt von geringerer Gefahr: wandernde Schmerzen in der Gegend des Nabels, Spannung des Leibes und stechende Schmerzen, wenn der Leib gedrückt wird. Häufig tritt die Ruhr in ihrer mildesten Form auf: in einem hartnäckigen, schmerzlosen Durchfall. Und in dieser Form wird sie in der Regel von den Nordländern verkannt und durch falsche Behandlung zur Gefährlichkeit verschlimmert. Ich erinnere nur an die zahlreichen deutschen Italiareisenden, welche, sobald sie über die Alpen gestiegen sind, von heftigem Durchfall befallen werden, den sie durch bekannte Hausmittelchen zu dämpfen suchen. Während meines mehrjährigen Aufenthaltes in Genua habe ich häufig Gelegenheit gehabt, kranken Landsleuten, die ihre Reise zu unterbrechen gezwungen waren, mit meinem Rath beizustehen, der auf eigener Erfahrung fußte. Auch ich wurde nach meinem Alpenübergang von diesem Uebel befallen, auch ich suchte es durch die in meiner Erinnerung lebenden Mittel: Chokolade, bitteren Liqueur und dergleichen zu bekämpfen und verschlimmerte es nur, bis mir der Zufall glücklicherweise auf den rechten Weg half. Diese Erfahrung ist mir in meinem späteren Leben sehr nützlich gewesen, indem ich das Uebel in seinem Entstehen sofort ersticken und auch Anderen zur Genesung behülflich sein konnte.

Man halte nur immer in Erinnerung, daß in warmen Ländern der Durchfall, seiner Ursache entsprechend, welche Entzündung oder in milderer Form Erhitzung ist, nur durch kühlende Mittel bekämpft werden kann. Wenn wandernde Schmerzen und Blähungen vorhanden sind, unterstütze man die Leibesöffnung durch folgendes Mittel: 1 Loth Sennesblätter, 2 Loth Bittersalz und ein Theelöffel voll gestoßenen Ingwers werden mit $^1/_2$ Liter kochendem Wasser übergossen. Sobald die Brühe kühl geworden ist, seiht man sie ab und trinkt den dritten Theil. Nach 3 Stunden trinkt man den Rest.

Das weitere Verfahren bei allen Abstufungen der Ruhr ist, daß man sich so lange jeder Nahrung enthält, bis sich der Appetit zu regen beginnt, und auch dann dürfen zunächst nur leichte kühlende Speisen genossen werden. Als Arzenei sind kühlende Getränke oder leicht verdauliche kühlende Nahrungsmittel zu betrachten. Wasser, wenn es rein, klar und frisch ist, kann unbedenklich getrunken werden. Eisrahm ist schon ein bedenklicheres Mittel, weil es leicht Magenkatarrh als Nachwehe hinterläßt. Die Aerzte im Mississippithale, welche in dieser Krankheit ausgedehnte Erfahrungen besitzen, verordnen in der Regel rohe Eier. Dieselben kühlen, wie jeder schon an sich beobachtet haben wird, und überziehen die Eingeweide mit einer schützenden Haut. Pfirsiche sind ein anderes gebräuchliches Mittel im Mississippithal. Ich meinerseits schätze erkaltete gekochte Aepfel am höchsten. Eine Untertasse voll, in kurzen Pausen gegessen, ruft eine wohlthuende, langanhaltende Kühlung hervor. Orangen, Tomatos und andere kühlende Früchte mögen angewandt werden, doch ist darauf zu achten, daß sie vollständig reif und leicht verdaulich sind. In erkaltetem,

gekochtem Zustande sind sie jedenfalls viel zuträglicher, wie frisch.

Auch das oben erwähnte Glaubersalz ist ein vorzüglich kühlendes Mittel. Man sollte es schon anwenden, sobald man ein heißes, zur Unruhe treibendes Gefühl im Leibe verspürt. Dieses erste Anzeichen sollte zu Vorbeugungsmaßregeln den Anstoß geben. Ein Stückchen Glaubersalz in den Kaffee, die Suppe und andere flüssige Nahrungsmittel geworfen, wird eine angenehme Kühlung verursachen. Zwei oder drei Stunden nach jeder Mahlzeit darf man auch ein Stückchen Glaubersalz, in Wasser aufgelöst, zu sich nehmen. Karlsbader Salz thut dieselben Dienste, eins oder das andere darf aber in der Reiseausrüstung nicht fehlen, da es, wie ich gezeigt habe, in zweifachen Fällen vortreffliche Dienste leisten kann.

Ich wiederhole, daß man die erwähnten Krankheitserscheinungen, welche in heißen Ländern ziemlich häufig auftreten, durchaus nicht leicht nehmen darf. Wer sich aber meine Vorschriften ins Gedächtniß prägt und strict nach ihnen verfährt, wird, wenn ihn trotz der Vorsichtsmaßregeln die Krankheit erfaßt, schnell ihre Beseitigung erzielen.

Erwähnt sei noch, daß die Ruhr verschiedene Entstehungsursachen haben kann. Der Genuß von unreifen Früchten und schwer verdaulichen, scharf gewürzten Speisen wird von den Laien gewöhnlich als die einzige Ursache betrachtet. Doch entsteht diese Krankheit viel häufiger durch Erkältungen. Ich betone das, um zu zeigen, daß mein Rath, auch in Tropenländern wollenes Unterzeug zu tragen, ein wohlbegründeter ist. Auch in der heißen Region — darüber täusche man sich nur nicht — ist man der Gefahr der Erkältung ausgesetzt.

Wenn ich nun noch das Wechselfieber erwähne, so habe ich die drei vornehmlichsten Krankheiten genannt, die der Reisende in den Tropenländern zu fürchten hat, und auf dieses Kleeblatt muß ich mich beschränken, da ich unmöglich alle Krankheiten mit den bezüglichen Heilmitteln anführen kann. Auch von dem Wechselfieber giebt es, wie von der Ruhr, verschiedene Abstufungen mit localen Färbungen, die hier Panamafieber, dort Malaria, an einem dritten Ort Dschungelfieber u. s. w. genannt werden. Die Vorbeugungs- und Heilmittel bleiben stets dieselben. Von beiden habe ich schon oben bei Erwähnung des Panamafiebers gesprochen. Hinzufügen will ich noch, daß man in neuester Zeit in den Blättern des australischen blauen Gummibaumes, auch Eucalyptus genannt, ein zweites Heilmittel gegen Wechselfieber gefunden hat, doch verdient hervorgehoben zu werden, daß durch Chinin eine zuverlässigere Wirkung erzielt wird und die Krankheit auf ihrem Höhepunkt nur allein durch diese Arzenei bekämpft werden kann. Gummibaumblätter sind als Vorbeugungsmittel hoch zu schätzen, und die Bewohner fieberischer Gegenden haben das so wohl erkannt, daß sie regelmäßig Thee von diesen Blättern trinken. Noch ist dieses Mittel zu neu, als daß es schon allgemeine Verbreitung gefunden haben könnte, allein die bisjetzt gesammelten Erfahrungen berechtigen zu der Hoffnung, daß mit seiner Hülfe das Wechselfieber seine Schrecken verlieren und manche Gegend für weiße Menschen bewohnbar werden wird, die ihnen bislang verschlossen war. Theilweise erzielt wird dies schon durch Anpflanzung der Bäume, denn sie reinigen durch ihren Lebensprozeß in hohem Grade die fiebergeschwängerte Luft, daher ihre Verbreitung in der heißen Zone mit Riesenschritten erfolgt. Von der heilsamen Wirkung der Blätter habe ich mich während

meines Aufenthaltes in dem ob seiner Fieber berüchtigten Sacramentothale in Californien überzeugt. In seinen entwässerten Morastländereien waren die Farmer früher genöthigt, fortwährend mit ihren Arbeitern zu wechseln. Oft schon nach 8 Tagen, wenn es hoch kam nach 3 Monaten wurden die Zuzügler vom Fieber gepackt und mußten durch neue Kräfte ersetzt werden. Seit die Farmer — wenigstens die einsichtsvolleren — es zur Regel gemacht haben, ihren Arbeitern täglich Eucalyptusblätterthee zu verabreichen, können diese den ganzen Sommer hindurch thätig bleiben, ohne vom Fieber belästigt zu werden. Wenn der Reisende in fieberischen Gegenden der Tropenländer auch nicht nöthig hat, täglich diesen Thee zu trinken, so möge er ihn doch öfters trinken und wenn er keine Gelegenheit hat, die Blätter abzukochen, so möge er sie kauen wie Tabak, mit dem Unterschied nur, daß er den Saft hinunterschlucken muß. Die zartesten Blätter an den Zweigspitzen sind am vorzüglichsten für diesen Zweck.

Einem anderen Mittel, das von den Indianern Nord-Amerikas schon seit alten Zeiten gekannt ist, hat man in den jüngsten Tagen eingehende Aufmerksamkeit geschenkt: den Wurzeln des wilden Berberitzenstrauches. Man will in ihnen dieselben Alkalien entdeckt haben, wie in der Chinarinde, und Abkochungen sollen die gleiche Wirkung hervorbringen, wie Chininpillen.

Die Vorsicht gebietet übrigens dem Reisenden, sich mit Chininpillen zu versehen, da es sehr leicht möglich werden kann, daß ihm ein anderes Mittel nicht zu Gebote steht. In fieberischen Gegenden möge er als Vorbeugungsmaßregel täglich eine Pille nehmen, aber nicht mehr, da Chinin, in starken Dosen genommen, Nachwehen hinterläßt.

Zuverläſſiger und raſcher wirkend wie alle Arzeneien iſt eine Luftveränderung. Wo es der Fieberkranke möglich machen kann, ſoll er ins Gebirge hinaufſteigen, aber nicht in ein geſchloſſenes oder feuchtes Thal, ſondern an einen Ort, der von allen Seiten den reinigenden Winden zugänglich und wo klares, friſches Waſſer zu finden iſt. Waſſer iſt der gefährlichſte Verbreiter des Fiebers; es enthält in größeren Mengen wie die Luft jene kleinen, dem nackten Auge unſichtbaren Thierchen, welche als die Erzeuger der Krankheit entdeckt worden ſind. Man will zwar durch Verſuche feſtgeſtellt haben, daß ſie durch Citronenſaft getödtet werden können, doch halte ich es für räthlich, dieſe Verſicherung ſo lange unbeachtet zu laſſen, bis ſie durch gründlichſte Forſchungen beſtätigt iſt. Noch weniger verlaſſe man ſich auf den Filtrirbecher, ſondern mache es ſich zum Grundſatz, in fieberiſchen Gegenden kein Waſſer zu trinken. Den Durſt löſche man mit ſäuerlichen Früchten, und um ſo wenig wie möglich von ihm geplagt zu werden, vermeide man ſcharf geſalzene oder gewürzte Speiſen; Fleiſch taugt ebenfalls nichts in fieberiſchen Gegenden.

Ich komme nun zu einer Beſprechung der Verhaltungsmaßregeln unter den Tropen, ſoweit ſie im Vorſtehenden nicht ſchon Erwähnung gefunden haben. Man werfe mir nicht vor, daß ich bei Nebenſächlichem zu lange verweile. Leider wird ja das Verhalten von den meiſten Nordländern als nebenſächlich betrachtet, und das iſt die vorzüglichſte Urſache, daß die Tropenländer in einen ſchlimmen Ruf in Bezug auf Geſundheitsgefährlichkeit gekommen ſind. Einzelne Gegenden verdienen dieſen Ruf, ich will ſie hier gewiß nicht in Schutz nehmen, allein im Allgemeinen ſind die Tropenländer durchaus nicht ungeſund. Bedingung iſt, wie geſagt, nur, daß man eine dem

Clima entsprechende Lebensweise führt. Ich berufe mich auf das Urtheil eines der gründlichsten Kenner der Tropenwelt, des berühmten englischen Naturforschers Wallace, der auf Grund zwölfjähriger Erfahrung sagt, daß weiße Menschen unter den Tropen ebenso gesund bleiben können, wie in der gemäßigten Zone, wenn sie sich der Lebensweise der Eingeborenen anbequemen möchten. Zum Beweise führt er die in Java lebenden Holländer an. Eine kleine Einschränkung möchte ich diesem Ausspruche doch hinzufügen: nur, wenn man diese Lebensweise als vernünftig erkannt hat, soll man sie nachahmen. Wenn, um ein Beispiel anzuführen, die Indier täglich Curry, diese höllenheiße Gewürzbrühe essen, so darf das nicht als ein Ausfluß der Weisheit betrachtet und zur Nachahmung empfohlen werden.

Wenn man Gelegenheit hat, die Lebensweise der Nordländer unter den Tropen zu beobachten — ich spreche natürlich von der Regel, die Ausnahmen zuläßt — dann begreift man, wie es kam, daß so viele junge hoffnungsvolle Deutsche nach Süden zogen, um dort ein frühes Grab zu finden. Das hat allerdings die Auswanderung nicht zum Versiegen gebracht, denn auch hierfür gilt des Dichters Wort: der Hintermann springt auf Vordermanns Rumpf. Allein wie beklagenswerth ist der Verlust dieser, meist den gebildeten Ständen angehörenden Männer; — was hätten sie ihren Familien, was ihrem Vaterlande sein können? Keinem gewohnten Genuß wollten sie entsagen, keine Selbstbeherrschung konnten sie üben, und da schlürfte eines Tages der grimme Sensenmann über ihre Schwelle.

Bei Pflanzern war ich zu Gast, die meine Verwunderung, daß sich ihre Tische unter scharf gewürzten Fleischspeisen bogen, mit der Erklärung zu beschwichtigen suchten: unser

Clima ist zu heiß, als daß wir Freude an der Jagd, dem Tanzen oder anderen körperlichen Uebungen finden könnten; würden wir nicht einen guten Tisch führen, dann hätten wir gar keinen Lebensgenuß. Meine Bedenken in Bezug auf die Gesundheitsgefährlichkeit wurden in den Wind geschlagen: meinetwegen ein kurzes Leben, wenn es nur ein genußreiches ist, war die Antwort.

Ich aber sage und stelle an die Spitze der Verhaltungsmaßregeln: wer keine Selbstbeherrschung besitzt, wer gewohnten Genüssen nicht entsagen kann, wer so thöricht oder so eigensinnig ist, den Forderungen des Climas sich nicht zu beugen, der muß aus den Tropenländern weg bleiben, der taugt nicht dahin, wo die Palme ragt und der Sirius strahlt.

Früher gab man dem Reisenden den Rath, einen Aderlaß vornehmen zu lassen, sobald er an die Grenze der heißen Region käme. Er darf als veraltet betrachtet werden, wie denn das Blutabzapfen von der neueren Heilkunde, sehr wenige Fälle ausgenommen, verworfen wird. Der beabsichtigte Zweck wird viel besser durch Einschränkungen in der Ernährung erreicht. Unerläßlich ist es nämlich, daß man seinen Appetit zügelt, sobald man die gemäßigte Zone im Rücken hat. Mag auch der Magen zuweilen knurren, er wird das schon verlernen, sobald das Clima heißer wird; dann ist es ihm lieb, wenn er mit möglichst wenig Arbeit belästigt wird. Der Körper muß seine Vollsaftigkeit verlieren, soll er in heißen Ländern gesund bleiben. Erhitzende Speisen und Getränke müssen also vermieden werden. Zu den ersteren gehören alle Fette, sie sind von allen Nahrungsmitteln am unzuträglichsten. Auch Fleisch erhitzt, daher man ihm nach Möglichkeit entsagen soll. Es handelt sich hier durchaus nicht um Gutheißung der vegetarianischen Lehre. Im

Norden möge man immerhin Fleisch essen, natürlich im richtigen Verhältniß ($^1/_3$ zu $^2/_3$) zu den übrigen Nahrungsmitteln, unter den Tropen aber muß man ihm entsagen können, und das wird dem nicht schwer fallen, der Reizmittel vermeidet. Ich erinnere nur an die Hundstage in Deutschland, wo der übliche Verbrauch von Fleisch bedeutend sinkt, weil diese Nahrung in heißem Wetter leicht widersteht. Nun, das ist unter den Tropen das ganze Jahr der Fall. Um es dennoch dem Gaumen zusagend zu machen, wird es stark gewürzt, und das ist in doppelter Hinsicht ein Mißgriff. Zunächst weil eine Täuschung in Bezug auf die Aufnahmefähigkeit der Verdauungsorgane und des Ersatzbedürfnisses des Körpers hervorgerufen, und sodann weil ein Verlangen nach geistigen Getränken erzeugt wird. Ich verwerfe die Verwendung des Gewürzes nicht ganz und gar, sondern schließe mich der Ansicht eines englischen Generalstabsarztes an, der viele Jahre in Indien stationirt war und auf Grund seiner Erfahrungen den Rath giebt, in den ersten Jahren des Aufenthalts unter den Tropen solle man entweder gar kein Gewürz genießen, oder nur so viel, als nothwendig ist, um die Speisen schmackhaft zu machen. Dieses Reizmittel müsse man sich aufsparen, bis das entnervende Clima die Verdauungsorgane geschwächt habe. Dann erst wirkten Gewürze wohlthätig, eine maßvolle Verwendung vorausgesetzt. Geistigen Getränken soll man nach Möglichkeit entsagen. Leichte Weine, Biere oder Obstweine mögen gelegentlich sehr maßvoll genossen werden, niemals aber Ale, Porter, Liqueure, Branntwein, Portwein und andere schwere Weine. Chocolade ist kein geeignetes Getränk, sowohl des hohen Oelgehaltes, als auch der starken Gewürze wegen. Kaffee erhitzt ebenfalls, wenn man ihm nicht ein wenig Natron,

kohlensaures (Soda), doppelkohlensaures oder schwefelsaures (Glaubersalz), zusetzt. Das Letztere halte ich für das empfehlenswertheste.

Kohlensaure Getränke, wie Sodawasser u. s. w. soll man nur sehr maßvoll genießen, da sie die Verdauungsorgane leicht schwächen; das Gleiche gilt auch von den Mineralwässern. Eisrahm und Eiswasser, welche im Süden in ungeheuren Mengen genossen werden, rufen leicht hartnäckige Magenkatarrhe hervor, was auch von Bier, das mit Eis gekühlt worden ist, gesagt werden muß.

Das Bedürfniß nach kühlenden Speisen oder Getränken ist allerdings vorhanden und will befriedigt sein. Einschränken kann man es, wenn man regelmäßig Abwaschungen vornimmt oder badet, wenn man es meidet, in der Sonne zu gehen oder zu sitzen und sich nach Möglichkeit in kühlen Räumen aufhält. Schwere körperliche Strapazen sind zu vermeiden, sie sind dem weißen Menschen unter den Tropen in jeder Beziehung unzuträglich. Vollständig unterdrücken kann man durch diese Vorbeugungsmaßregeln das Verlangen nach kühlenden Genußmitteln nicht und das ist auch nicht nöthig, nur ist die richtige Wahl von Bedeutung. Sicher sind diejenigen vorzuziehen, welche uns die Natur bietet, nämlich die Früchte und Fruchtsäfte. Nun giebt es aber Früchte, welche sehr verlockend sind, aber doch schädlich wirken. Man muß daher eine Scheidung zu treffen wissen, und da dieser Gegenstand von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit ist, möge er eine kurze Besprechung finden.

Ich stelle noch einmal die Reise über Panama in den Vordergrund, denn auf keiner anderen Route ist so viel Gelegenheit zum Einkauf von Früchten, wie auf dieser, auf keiner anderen wird sie so sehr ausgebeutet, und auf keiner

anderen ist sie von gleich schlimmen Folgen begleitet. Der von Hamburg kommende Reisende läuft in einigen west-indischen Häfen an, wo ihm schwarze und halbschwarze Händler ihre reichen Früchtevorräthe zudringlich anbieten. Zwischen Aspinwall und Panama stehen auf jeder der vielen Haltestellen Frauen und Kinder, die bitten und betteln, man möge ihnen ihre Producte abkaufen, und schlimm wird es in den Anlaufhäfen der Westküste Central-Amerikas. Da wird der Dampfer von einer Bootflottille umringt, welcher Schwärme von Eingeborenen entsteigen, die ihre Früchte um jeden Preis an den Mann bringen wollen; da hilft kein Abwehren, man muß kaufen, und in der Regel kauft man gerne, weil das Angebotene lockt wie der Apfel des Paradieses.

Die Reue kommt später, wenn die Verdauungsorgane kranken und den ganzen Körper in Mitleidenschaft ziehen. Die nachtheiligen Folgen des Genusses treten deshalb so scharf hervor, weil unter den angebotenen Früchten die Platane die wichtigste Rolle spielt, und zwar das ganze Jahr hindurch. Viel Rühmens ist schon von der Platane gemacht worden, weil sie das Stapelnahrungsmittel der Bewohner des tropischen Amerikas ist. Das ist allerdings wahr, allein sie ist es nur, weil sie keiner Cultur bedarf und reichliche Ernten liefert — der Menge, aber nicht dem inneren Werthe nach. Die Nährbestandtheile dieser Frucht sind sehr gering, und selbst den von Jugend auf an sie gewöhnten Eingeborenen wird sie, in frischem Zustande genossen, schädlich Dem Reisenden werden verschiedene Sorten angeboten. Die platano macho ist die größte, sie wird frisch und auf verschiedene Weise gekocht genossen; die platano grande ist nicht ganz so groß, aber schmackhafter; die platano de Costa

Rica ist die kleinste Sorte, sie hat lachsfarbiges Mark und wird hoch geschätzt. Gebacken und warm mit Milch gegessen wird sie von Vielen als ein Leckerbissen ersten Ranges betrachtet, allein sie bleibt in jeder Zubereitung die ungesundeste Sorte. Platano chico manzanita ist eine sehr verführerische Frucht, schon um ihres Aromas willen, aber unberührt möge sie Jeder lassen, der nicht willens ist, sich in die Gefahr zu begeben, mit einem bösartigen Gallenfieber, las calenturas von den Mexikanern genannt, zu kämpfen. Noch viele andere Sorten giebt es, doch muß ich mich auf das zusammenfassende Urtheil beschränken: die kleinen sind ungesunder wie die großen. Der Reisende thut klug, wenn er die einen wie die anderen meidet; erst wenn er sich acclimatisirt hat, möge er Platanen maßvoll zu seinen Mahlzeiten essen, aber auch nur dann, wenn er nicht zu Gallenfieber veranlagt ist. Häufig verwechselt mit der Platane wird die Banane, die von derselben Form, aber dünner und zarter ist. Man lasse sich nicht irre machen von dem, was von ihrer Nützlichkeit und Wichtigkeit schon gedichtet und geschrieben worden ist, sondern betrachte sie mit denselben mißtrauischen Augen wie die Platane. Das sollte um so leichter möglich sein, als sie labende Kühlung nicht gewährt und ihre Nährkraft von keiner Bedeutung ist.

Schwer hält es, zurückhaltend im Genusse der köstlich duftenden Ananas zu sein, und doch muß man sich zu beherrschen wissen, wenn man nicht an Verdauungsstörungen leiden will. Verdient sie auch nicht, daß die Acht über sie ausgesprochen wird, so muß dem Reisenden doch Vorsicht im Genuß empfohlen werden.

Ueber die Melonen herrscht Meinungszwiespalt, was sich theilweise dadurch erklären läßt, daß eine Frucht in der

gemäßigten Zone ohne Schaden genossen werden kann, während ihr Genuß in der heißen Zone von nachtheiligen Folgen begleitet ist. Von Manchen werden die Melonen für gesund erklärt, allein meine Erfahrungen und Beobachtungen gehen dahin, daß sie in Tropenländern leicht schädlich werden können, und viele Aerzte und Reisende, die in der Lage sind, ein Urtheil abzugeben, stimmen mir bei. Wasser-melonen sind nachtheiliger wie Moschusmelonen. Von den letzteren mag man zum Nachtisch eine Schnitte essen, doch nicht ohne sie vorher mit etwas schwarzem oder weißem Pfeffer bestreut zu haben.

Die Zapotefrüchte werden von den Bewohnern des tropischen Amerikas am höchsten geschätzt und demgemäß bezahlt. Sie schmecken kostbar über alle Beschreibung, aber der Nordländer muß sie, bevor er sich acclimatisirt hat, maß-voll genießen. Es giebt verschiedene Sorten, die aber alle die Form einer Orange haben. Die Schale ist rauh, schmutz-farbig, das Fleisch lachs- bis fleischfarbig. Zapote dormilon wird eine pfirsichgroße Sorte genannt, welche narkotische Eigenschaften besitzt; 5 bis 6 Stück genügen, um Schlaf hervorzurufen, daher ihr Name dormilon. Der Zapote blanco ist eine apfelgroße weiße Frucht, die in der Regel einige Tage vor ihrem Genuß in die Erde gegraben wird. Ganz ähnlich ist der Zapote prieto, ausgenommen, daß er eine ganz schwarze Schale besitzt. Zapote chico ist länglich und sehr süß; er dient zur Bereitung eines geschätzten Mus. Der Melon Zapote oder Papayo ist kein echter Zapote. Er hat die Gestalt einer Melone, muß auch, wie diese, vor-sichtig genossen werden. Gewöhnlich werden die Stücke, in Rothwein gebadet, auf den Tisch gebracht. Alligatorbirne nennen wir Europäer eine Frucht, die im spanischen Amerika

Aguacate heißt. Ihr weißer Kern wird mit Lattich und Tomatos zu einem Salat verwandt, der köstlich schmeckt und ohne Nachtheil genossen werden kann.

Gesunder wie alle vorgenannten Früchte ist der Mango, an dem aber die Nordländer erst nach längerer Gewöhnung Gefallen finden, da er einen entschiedenen Terpentingeschmack besitzt. In Mexiko gilt er als ein Mittel gegen Husten und Verschleimung der Gurgel.

Noch empfehlenswerther sind die Tamarindenfrüchte, von welchen es zwei Sorten giebt: eine süße und eine säuerliche. Von der letzteren wird ein Mus bereitet, von dem auch eine kleine Menge zur Ausfuhr gelangt. Wo der Reisende Gelegenheit findet, einen Vorrath von diesem Mus einzukaufen, sollte er sie nicht versäumen, denn dasselbe ist labend und ruft, selbst in Mengen genossen, keine Beschwerden hervor. Wenn er ein wenig von diesem Mus in Wasser rührt, kann er sich ein angenehmes und kühlendes Getränk bereiten. Die süße Sorte wird, mit Rahm gekocht, als Mittel gegen Fieber angewandt.

Die Guayava ist eine Frucht von der Form der Feige und muß, wie die letztere, mit Vorsicht genossen werden. An einigen Orten dient sie zur Bereitung eines Gelees, Guayavata genannt, von welchem kleine Sendungen exportirt werden. Seine Beliebtheit ist nur eine theilweise.

Die Ciruela ist eine Frucht, die einer Pflaume gleicht. Es giebt 3 Sorten: eine grüne, rothe und gelbe, von welchen der Reisende keine frisch essen sollte. Mit Salz gekocht, oder an der Sonne getrocknet und dann gekocht, ist die Ciruela schmackhaft und auch unschädlich.

Chirimoya, in Nord-Amerika Custard apple genannt, ist eine merkwürdig aussehende Frucht. In Gestalt gleicht sie

dem Chilipfeffer, ihre Farbe ist an der einen Stelle grüngefleckt, an der anderen schwarzgrau. Das Fleisch ist blauweiß und besitzt einen Geschmack, der stark an Vanilleeis erinnert, womit gesagt ist, daß es köstlich schmeckt. Leider kann der Genuß nicht straflos erfolgen, und der Reisende sollte so weise sein, Chirimoyas unangetastet zu lassen.

Der Guamuchil besitzt einen Geschmack, der mit nichts unter der Sonne verglichen werden kann; die Central-Amerikaner schätzen ihn hoch, ebenso viele Fremde. Seinem Genuß werden keine nachtheiligen Folgen zugeschrieben. Der Granatapfel ist recht zuträglich; gewöhnlich dient er zur Bereitung einer kühlenden Limonade. Dasselbe kann von einer ähnlichen Frucht, der Granada china, gesagt werden, nur wird diese mehr frisch gegessen; ihr weißes Fleisch schmeckt ausgezeichnet, doch wird sie nur selten zum Kauf angeboten. Röthlich gefärbt und von Gestalt eines Fichtenzapfens ist die Pitahaya, welche an einer Schmarotzerpflanze geerntet wird. In heißem Wetter ist diese Frucht eine kühlende Labung, und auch unschädlich, vorausgesetzt nur, daß sie mäßig genossen wird.

Unstreitig die gesündesten Früchte, welche in tropischen Ländern genossen werden können, sind Orangen und Tomatos. Sie sind beide zu bekannt, als daß sie einer Schilderung bedürften, bemerken will ich nur, daß sie in ihren kühlenden Eigenschaften unerreicht dastehen und glücklicherweise ohne Nachtheil in Mengen genossen werden können. „In Mengen" soll nicht heißen maßlos, denn wie man unter den Tropen jeden Genuß einschränken muß, so auch den der Orangen und Tomatos.

Als allgemeine Regel gilt, daß man sehr süße Früchte gänzlich meiden soll, ebenso wie die öligen; schwach süße

sind mit Vorsicht zu genießen, die säuerlichen soll man nicht allein als Labung, sondern auch als Gesundheitsförderer betrachten.

Es mag mir eingewandt werden, daß man auf der Reise nicht immer Früchte haben könne, daher zeitweise gezwungen sei, Wasser zu trinken. Darauf habe ich die Antwort, daß man Vorsorge treffen kann, in solchem Falle das Wasser mit Citronensaft oder deutschem Sauerkirschensaft, der in steigenden Mengen nach den Tropenländern exportirt wird, zu vermischen. Himbeeressig ist ein anderer deutscher Artikel, den man zuweilen in heißen Ländern kaufen kann und der ebenfalls den in Rede stehenden Zweck vortrefflich erfüllt. Ihm wie dem Citronensaft ziehe ich Sauerkirschensaft vor, der eine so köstliche Labung gewährt, daß ich mich wundern muß, warum er in dem Lande seiner Erzeugung nicht zur Verwendung kommt.

Meine Antwort ist damit noch nicht erschöpft. Scharf betonen muß ich, daß das Trinken bis zu einem gewissen Grade nur eine Angewohnheit ist, der ein willensstarker Mensch entsagen kann. Man blicke nur auf die Vegetarianer, die wochenlang nichts trinken, weil sie keine gewürzten und scharf gesalzenen Speisen essen und die dem Körper nothwendige Flüssigkeit in Form von Früchten zu sich nehmen. Beispiele von Bewohnern heißer Länder, welche nichts trinken, während sie bei drückender Hitze im Freien arbeiten, könnte ich als Beweise für meine Behauptung anführen, doch dürfte eine Aufforderung zum Versuche an sich selbst angebrachter sein. Es ist ja nicht nöthig, daß der Leser zu diesem Behufe nach dem Süden geht; er möge nur die Hundstage abwarten und dann, wenn die Luft schwirrt von Klagen über die „gräßliche Hitze", möge er einen Bonbon,

ein Stückchen Apfelschale, oder auch nur ein Blatt oder einen Holzsplitter in den Mund nehmen und daran kauen — stets den festen Vorsatz vor Augen, weder Wasser noch Bier trinken zu wollen. Nach einigen Tagen wird er es so weit gebracht haben, daß er gar nichts in den Mund zu nehmen braucht und doch keine Durstbelästigung empfindet. Die Enthaltung von scharf gesalzenen oder gewürzten Speisen gilt als Voraussetzung. Es wird ihm dann klar werden, wie leicht die sogenannte gräßliche Hitze überstanden werden kann, wenn man nicht trinkt, und ein Versuch kann ihm zeigen, daß die Belästigung der Hitze genau Schritt hält mit der getrunkenen Flüssigkeit. Ist die Beachtung dieser Thatsache schon für Deutschland empfehlenswerth, um wie viel mehr muß sie es für die Tropenländer sein! Einem Nordländer, der an reichliches Trinken gewöhnt ist, wird das Leben in der heißen Zone eine Last sein, wenn er nicht von seiner Angewohnheit läßt. Seine Arbeitsfähigkeit wird eine sehr geringe werden, und strapaziöse Wanderungen wird er nicht überdauern können. Daher rathe ich Allen, die sich nach der heißen Zone begeben, dringend, das Trinken mit Willenskraft in die engsten Grenzen einzuschränken, so schwer es im Anfang auch halten mag.

Zum Schluß bitte ich, um Wiederholungen zu ersparen, den Leser, welcher seine Reise in schwach oder gar nicht bewohnte Gegenden ausdehnen will, den Abschnitt: „Die Reise in die Wildniß“ nachzulesen.

Die Reise um die Welt.

Seit die modernen Verkehrsmittel um den ganzen Erdball wie die Glieder einer Kette in einandergreifen, kann der Reisende, mit den Fahrplänen der Eisenbahnen und Dampfschiffe in der Hand, genau berechnen, welche Zeit eine Weltumsegelungstour in Anspruch nimmt. Spleenige Engländer und solche Deutsche, die glauben, ihnen alles nachäffen zu müssen, suchen mit dem möglichst geringsten Zeitverlust die Dampfer oder die Eisenbahnzüge zu wechseln, nur um sagen zu können, sie hätten innerhalb einer gewissen Anzahl Tage die Welt umsegelt. Auf diese Weise ist es möglich, die Reise in 70 Tagen zurückzulegen, und wenn man die schnellsten Fahrten, welche in den letzten Jahren von den Bahnzügen und Dampfern auf dem ganzen Gürtel gemacht worden sind, zur Grundlage der Berechnung wählt, dann kann die Reisedauer auf 60 Tage eingeschränkt werden. Kommen wird der Tag, wo der Blitzzug von New-York nach San Franzisko eine dauernde Einrichtung sein und Passagiere von Ocean zu Ocean in 3 Tagen befördern wird, und wo die Dampfer des stillen und indischen Oceans eine Fahrgeschwindigkeit haben werden wie der bis zu diesem Tage unerreichte Alaska, welcher die Reise von Liverpool nach New-York in 6 Tagen und einigen Stunden zurücklegte. Dann wird es möglich sein, in 45, vielleicht schon in 40 Tagen den Erdball zu umkreisen — ein Triumph des Menschengeistes, über den man sich freuen muß; allein einem vernünftigen Menschen wird es nicht einfallen, in gleicher Hast mit den Bahnzügen und Dampfern die Länder und Meere zu durcheilen. Man überlasse das jenen carrirten Engländern, welche mit federleichtem geistigen Ballast ausziehen und mit solchem auch wieder

heimkehren. Eine solche Reise erfordert ein Capital, und verausgaben sollte man es, um seine Weltkenntniß zu bereichern, und nicht um eine verschrobene Idee zur Ausführung zu bringen. Wie hoch beläuft sich dieses Capital? höre ich fragen. Darauf kann so wenig eine bestimmte Antwort gegeben werden, wie auf die Frage: was kostet ein Haus? Das Fahrgeld beträgt 4000 bis 5000 Mark, je nachdem, ob man durch Indien geht, oder dasselbe unberührt läßt und in Singapore den Dampfer nach Suez besteigt. Wer zu Gunsten seiner Casse auf Comfort zu verzichten entschlossen ist, kann billiger reisen, denn von Deutschland nach New-York ist ihm Gelegenheit geboten, durch Benutzung des Zwischendecks die halben Reisekosten zu sparen, und von New-York nach San Franzisko kann er den Emigrantenzug wählen, der ihn um ungefähr 200 Mark billiger befördert, wie der Expreßzug. Selbst von San Franzisko nach Honkong ist es möglich, im Zwischendeck zu reisen, allein ein weißer Mann möge es sehr gründlich erwägen, ob das nicht eine übel angebrachte Sparsamkeit wäre. Gewöhnlich ist das Zwischendeck auf diesen Dampfern vollgepfropft mit Chinesen der geringsten Classe, und unter solchen widerlich duftenden Mitpassagieren 26 Tage lang verweilen zu müssen, ist eine Qual. Seit die Chineseneinwanderung nach den Vereinigten Staaten durch ein Bundesgesetz verboten ist, sind es der gelben Zwischendeckspassagiere nicht mehr so viele, allein eine Anzahl wird immer vorhanden sein, weil die in der nordamerikanischen Republik befindlichen Chinesen nach ihrem Vaterlande reisen und zurückkehren dürfen, wenn sie sich vorher mit dem vorschriftsmäßigen Paß versehen.

Wer den indischen Ocean nicht als Cajütenpassagier eines Postdampfers durchkreuzen will, muß sich nach

Segelschiffsgelegenheiten umsehen. Noch schwieriger wie die Veranschlagung des Fahrgeldes ist die der übrigen Reisekosten. Ein erfahrener Reisender, welcher seinen Verstand braucht und mit raschem Blick erkennt, wie viel er bei jeder Veranlassung bezahlen muß, kann mit dem vierten Theile der Summe auskommen, welche ein Neuling braucht, der sich vor Uebertreibungen nicht hütet, sich wie ein Kind prellen läßt und ohne Vorausberechnung in den Tag hineinlebt. Wer die Reise in der Weise zurücklegen will, daß er an den interessantesten Plätzen lange genug verweilt, um sie oberflächlich kennen zu lernen — was mit Einschluß der Fahrten eine Zeit von 10 Monaten in Anspruch nimmt — mag außer dem Fahrgeld noch 6000 Mark in Bereitschaft halten. Er kann dafür auf der ganzen Route in den Gasthöfen ersten Ranges absteigen, von den größeren Städten Ausflüge nach sehenswerthen Orten machen, kleine Reiseandenken kaufen und bei passender Gelegenheit als freigebiger Mann auftreten. Die Höhe der Summe darf aber vor dem Reiseunternehmen nicht abschrecken, denn sie kann erforderlichenfalls bedeutend ermäßigt werden, namentlich wenn sich eine kleine Reisegesellschaft gleichgestimmter Seelen zusammenfindet. Befindet sich eine Dame unter derselben, dann müssen für den Aufenthalt in Asien und Afrika die Spesen etwas höher in Anschlag gebracht werden. Es sei hier bemerkt, daß eine Dame wohl daran thut, in Herrenbegleitung um die Erde zu reisen, allein nöthig ist es nicht. Auf der ganzen Route sind anständige Gasthöfe zu finden, und selbst auf vielen abzweigenden Linien trifft man ein gutes Unterkommen an. Unter den Tropen, wo die Hitze die Reisenden zwingt, auf Deck zu schlafen, ist die eine Hälfte desselben dem weiblichen, die andere dem männlichen Geschlecht vorbehalten. Es ist

unter allen Umständen räthlich, die Fahrkarten nur von Station zu Station zu kaufen, damit man Herr seiner Bewegungen bleibt. Es mag sich ereignen, daß man unterwegs Gelegenheit hat, sich einer angenehmen Reisegesellschaft anzuschließen, die aber eine andere Linie wählt, als die, auf welche man durch die gekaufte Fahrkarte angewiesen ist, wie denn noch manche andere Fälle eintreten können, wo man es bedauern kann, daß man sich an eine unabänderliche Marschroute gebunden hat.

Westwärts sollte der Reisende um die Erde wandern, weil er es dann einrichten kann, die Länder auf seinem Wege in ihren besten Jahreszeiten zu besuchen. Der Passatwind kann in günstiger Richtung benutzt und der Typhun, dieser Schrecken der asiatischen Gewässer, vermieden werden. Bis San Franzisko habe ich die Route schon an anderer Stelle geschildert, ich kann also mit diesem Einschiffungshafen hier beginnen. Nicht vor dem 1. Mai, aber nicht später wie den 1. Juli sollte von diesem Platze die Reise angetreten werden. Man kann dann die Sommermonate in Japan, die Herbstmonate in China und — wenn man einen Abstecher dahin machen will — Siam, und die Wintermonate in Java, Ceylon und Indien verbringen. Mitte oder Ende Februar sollte man sich in Indien einschiffen und einige Wochen in Egypten zubringen, wo man noch rechtzeitig vor Beginn der Hitze eintrifft. Anfangs April besteige man in Alexandrien einen Dampfer nach Neapel und ziehe mit dem wiederkehrenden Frühling Italien hinauf und über die Alpen — etwas langsam und gemächlich, damit man in Deutschland eintrifft, wenn die Bäume in vollem Blüthenschmucke prangen.

Ein sehr wichtiger Punkt ist es für den Weltumsegler,

sich seiner Reisegelder so zuverlässig zu versichern, daß er nirgends, namentlich nicht in Asien, in die Lage kommt, ohne Mittel dazustehen. Den ganzen Betrag mitzuführen ist nicht räthlich, soll es aber doch geschehen, dann möge man ausschließlich englisches Gold einwechseln. Die eigentliche Handelsmünze in Japan und China ist der mexikanische Silberdollar, von dem man sich wohl in San Franzisko jeden beliebigen Betrag verschaffen kann, allein es ist eine schwerfällige, viel Raum in Anspruch nehmende Münze und eine Nöthigung, sie einzuwechseln, liegt nicht vor, da man mit englischem Gold in den genannten Ländern ganz gut auskommen kann, und auf allen übrigen Reisestrecken ist es auch gang und gäbe. Die vortheilhafteste Vorkehrung ist ein Creditbrief, welchen man in Hamburg, London, New-York und San Franzisko beschaffen kann, aber doch nur für einige Hauptplätze, wie Yokohama, Honkong und Calcutta. Es wird deshalb nothwendig werden, daß man sich den theilweisen Betrag der Reisekosten nach bestimmt verabredeten Plätzen in guten Wechseln auf London nachsenden läßt. Dieselben müssen in Prima und Secunda ausgestellt sein, damit, der größeren Sicherheit wegen, die Beförderung auf zwei verschiedenen Postlinien stattfinden kann. Selbstverständlich müssen diese Briefe eingeschrieben werden, und um sie an den Empfangs-Postämtern abfordern zu können, bedarf es zum Ausweis eines Passes, den man schon der allgemeinen Vorsicht wegen mitzunehmen nicht vergessen sollte.

Creditbriefe wie Wechsel sollte man sich nur von Banken oder Bankhäusern erster Classe beschaffen, da man sonst in die Lage kommen kann, eine Zahlungsanweisung in Händen zu haben, die nicht honorirt wird. Auf Grund eigener Erfahrungen habe ich es immer befürwortet, nie felsenfest auf

Creditbriefe und Wechsel zu bauen, sondern stets so viel Baarmittel mitzuführen, als genügen, vor Noth und Verlegenheit zu schützen, wenn durch die gedachten Vorkehrungen nicht pünktlich Geld flüssig zu machen ist.

Wenn man mit Freunden oder Angehörigen in Briefwechsel bleiben will, muß man vor der Abreise, soweit es möglich ist, einen festen Reiseplan entwerfen, um angeben zu können, wohin Briefe gesandt werden sollen und auch bis zu welchem Datum. Man wird zu diesem Zwecke die Hauptplätze wählen, wie San Franzisko, Yokohama, Hongkong, Batavia, Singapore, Calcutta, Bombay und Cairo, und bevor man eine dieser Städte verläßt, gebe man dem Postbeamten die nächste Adresse. Wenn auch nicht mit unzweifelhafter, so doch mit ziemlicher Sicherheit darf man dann auf den Empfang seiner Briefe hoffen, aber nicht auch der Zeitungen, da auf deren zuverlässige Beförderung weniger Gewicht gelegt wird.

Nicht viel Gepäck! das sei die Losung, aber an einen Gesellschaftsanzug muß gedacht werden, wenn man sich nicht des Vergnügens, interessanten Ceremonien beizuwohnen, berauben will. Auch halte man im Gedächtniß, daß in Ost- und Südasien, ebenso gut wie in Europa, von jedem Fremden das Erscheinen im Gesellschaftsanzug erwartet wird, wenn er einer Einladung zu Tisch folgt. Der Ueberzieher sollten es zwei sein: ein leichter und ein dicker. Der letztere wird gute Dienste bei rauhem Wetter während der Seefahrt thun, wie auch, wenn es bei Ausflügen die Nothwendigkeit erfordert, ein Lager im Freien aufzuschlagen. Man hat nicht nöthig, mehr Hemden und Unterkleider mitzunehmen, als zum Wechseln während einer vierwöchigen Seereise nothwendig sind. Diese Artikel sind in den chinesischen und ostindischen

Hafenplätzen durchaus nicht theuer, und in einigen sogar billiger, wie in New-York und San Franzisko. Man kann also den Vorrath, ohne Opfer bringen zu müssen, jederzeit ergänzen. Wollene Hemden, die ich an anderer Stelle warm empfahl, sind vorzuziehen und in Bezug auf die weißen Oberhemden sei bemerkt, daß dieselben vom stärksten Stoff sein sollten. Man nehme nur auf Feinheit und Eleganz keine Rücksicht, sondern auf Dauerhaftigkeit, denn diese wird hart auf die Probe gestellt. Schon in Californien beginnt das Reich der gelben Waschfrauen männlichen Geschlechts und endet erst in Bombay. Auf dieser ganzen langen Tour werden die Hemden fürchterlich mißhandelt, am schlimmsten in Indien, wo stets ein Bengale das Zerstörungswerk vornimmt. Doch der Malaye in Batavia, der Kuli in Hongkong und der „Jap" in Yokohama machen ihm den Lorbeer streitig, und in wessen Hände man auch zuerst fällt, ein Schlimmerer, glaubt man, könne nicht folgen. Und doch er folgt! Eine Holzkeule ist das Handwerkszeug, mit dem gewaschen wird, vorausgesetzt, daß Feuerholz nicht zu theuer am Platze ist. Wenn dies der Fall ist, dann legt der Künstler mit seiner sprichwörtlichen Genügsamkeit dein Hemd auf einen Stein und hämmert es mit einem anderen Stein, und je rauher diese beiden geologischen Producte sind, desto besser entsprechen sie dem Zweck. Wie diese Behandlung die Lebensdauer der Hemden abkürzen muß, bedarf keiner Auseinandersetzung. Anerkennung für ihre Widerstandsfähigkeit verdienen sie, wenn sie nach der zwölften Tortur noch tragbar sind. Taschentücher müssen in der Regel schon nach ihrer vierten Rückkehr aus dem Waschhaus dem Lumpensack anvertraut werden, und Strümpfe, wenn sie gewoben sind — laßt mich von ihrem Schicksal schweigen. — Sobald man

Yokohama erreicht, wird man sich veranlaßt sehen, mehrere Kleidungsstücke zu kaufen, welche für das heiße Clima passen. Deshalb noch einmal: man belaste sich bei der Abreise nicht mit einer zu großen Ausstattung. Was ich an anderer Stelle über diesen Gegenstand im Allgemeinen gesagt habe, gilt auch für diese Reise. Im Vordergrund der Wünsche wird ein Sola topee oder Sonnenhut stehen. Er ist in der Regel von Bast gemacht und trägt eine weiße Bedeckung, die abgenommen und gewaschen werden kann. Im Innern befindet sich eine Vorrichtung, welche die Luft stets um den Kopf des Trägers zu circuliren gestattet. Sodann wird man einige weiße leinene Anzüge haben wollen, die für je 5 bis 6 Yen (ein Yen ist nahezu gleich einem Dollar) zu kaufen sind und für den doppelten Betrag erhält man einen Anzug von blauem Serich, der ebenfalls erwünscht sein mag. Dadurch wird das Gepäck anschwellen, doch kann das für die Tour von Japan nach Egypten weniger Bedenken erregen, da eine Menge Kofferträger zu billigen Löhnen vorhanden und die Agenturen der Dampfergesellschaften sehr liberal in der Gewährung von Freigepäck sind.

Denken wir uns nun die Ausrüstung besorgt und die Reise sollte angetreten werden. Ich beginne, wie erwähnt, von San Franzisko, von wo zwei Dampferlinien den Verkehr mit Japan und China unterhalten, in der Weise, daß sie abwechselnd halbmonatlich einen Dampfer in See stechen lassen; jede Gesellschaft befördert also einen Dampfer im Monat. Pacific Mail Company und Occidental and Oriental-Company sind die Namen dieser Gesellschaften, welche sich früher heftige Concurrenz machten, nun aber einträchtig Hand in Hand arbeiten. Es ist einerlei, ob man eine Fahrkarte für die eine oder die andere Linie kauft, sie ist

gültig für alle auslaufenden Dampfer dieser beiden Gesellschaften, und die Wahl macht auch in diesem Falle keine Qual, da ein Unterschied in der Einrichtung und Führung der Schiffe, der Küche u. s. w. nicht besteht. Das Reiseziel dieser Dampfer ist Hongkong mit Anlaufen in Yokohama, wo sie in der Regel nach einer achtzehn- bis zwanzigtägigen Reise eintreffen. Das Fahrgeld dahin beträgt für die Cajüte 250 Dollars, und wer viel Gepäck mitführt, möge beachten, daß ihm 250 Pfund Freigepäck gewährt werden, wenn er die Fahrkarte in New-York kauft, andernfalls nur 100 Pfund.

In Yokohama giebt es einige gute Gasthöfe nach europäischem Stil, deren Agenten an Bord der einlaufenden Dampfer gehen. Ist der Reisende nicht mit Empfehlungsbriefen versehen, dann wird er sich mit dem Gedanken tragen: wo erhalte ich Auskunft, wie ich meinen Aufenthalt in dieser Stadt am besten benutze und welche interessante Ausflüge ich machen kann? Im Gasthof kann er manches erfahren, allein die zuverlässigste Quelle für ihn ist das Consulat. Die englischen und amerikanischen Reisenden sind in der Regel der Meinung, ihre Consuln seien nur zu dem Zwecke ernannt worden, ihnen das Reisen möglichst angenehm zu gestalten, und lassen es nicht dabei bewenden, nur ihren Rath einzuholen. Die deutschen Reisenden treten mit wenigen Ausnahmen bescheidener auf, manchmal so bescheiden, daß sie nicht einmal wagen, um Rath zu fragen. Diese Uebertreibungen nach beiden Seiten sind nicht wohlgethan. Die Consuln sind allerdings vorwiegend für andere Zwecke ernannt worden, als Reisenden Rath und Auskunft zu ertheilen, allein eingeschlossen in ihre Berufspflichten ist das doch. Deutschland ist gegenwärtig vorzüglich im Ausland vertreten, man wende sich also ruhig an das Consulat und

lasse auch seine Briefe dahin dirigiren, wenn man ganz sicher gehen will. Namentlich in Japan und China ist für Ausflüge in das Innere nicht allein der Rath, sondern auch der Beistand der Consuln unerläßlich, und beides wird zuvorkommend gewährt werden. Da es einem Reisenden in Ost- und Südasien kaum möglich sein wird, ganz ohne Hülfe seiner Consuln fertig zu werden, so gebe ich nachstehend die Plätze an, wo er deutsche Consulate finden kann.

Japan	China	Niederländisch-Indien
Hiogo-Osaka C.	Schanghai G. C.	Batavia C.
Nagasaki C.	Ningpo V. C.	Macassar C.
Niigata C.	Amoy C.	Paramaribo C.
Tokio C.	Canton C.	Samarang C.
Yokohama C.	Swatau V. C.	Soerabaya C.
	Tientsin C.	
	Tschifu V. C.	

Britische Besitzungen

Hongkong C.	Kurrachee C.
Bombay C.	Singapore C.
Calcutta C.	Rangoon C.
Colombo C.	Penang C.
Point de Galle V. C.	

C. = Consulat, G. C. = Generalconsulat, V. C. = Viceconsulat.

Wenn der Reisende einen Abstecher nach den spanischen Besitzungen macht, findet er in Manila ein deutsches Consulat und in Saigon, falls er der französischen Colonie einen Besuch abstatten will. Sollte er in Egypten einen Beistand nöthig haben, so findet er in Suez ein deutsches Viceconsulat,

in Port Said ein Consulat, in Cairo ein Consulat und in Alexandrien ein Generalconsulat.

Nachdem Yokohama, Tokio und der östliche Theil Japans besichtigt ist, kann der Reisende an einem Mittwoch Nachmittag den Dampfer nach Hiogo nehmen, dem Hafen von Osaka und Kioto. Diese Reise nimmt einen und einen halben Tag in Anspruch. Von hier aus können Ausflüge in das westliche Japan gemacht werden, und wenn das geschehen, empfiehlt sich die Weiterreise mit dem Dampfer nach Schanghai. Derselbe nimmt seinen Weg durch die berühmte japanische Binnensee mit ihrer malerischen Inselwelt und legt in Simonoseki und Nagasaki an. Es ist das eine japanische Gesellschaft, „Mitsu Bischi" (drei Diamanten) genannt, welche wöchentlich einen Dampfer laufen läßt. Die Bemannung besteht aus einem bunten Nationalitätengemisch: Die Offiziere sind in der Regel Kaukasier, neuerdings hat man es auch mit Japanern versucht, das Matrosen- und Bedienungspersonal zeigt alle möglichen gelben und braunen Hautfärbungen. Das Fahrgeld von Yokohama nach Schanghai beträgt 45 Yen oder Dollars, einerlei, ob man es auf einmal oder streckenweise bezahlt.

Von Schanghai kann man mit Flußdampfern den gewaltigen Yang-tse-kiang bis Hankow hinauffahren, eine Entfernung, die nahezu 1000 Kilometer beträgt. Zwei Linien, eine englische und eine chinesische, machten sich lange Zeit Concurrenz und drückten den Fahrpreis von 400 Dollars — in jeder Richtung — auf 18 Dollars herunter. In einer englisch-chinesischen Zeitung las ich vor wenigen Monaten die Mittheilung, die chinesische Gesellschaft habe die englische Linie angekauft und mit der ihrigen vereinigt, den Fahrpreis auch sogleich auf 50 Dollars erhöht. Die Hin- und Herfahrt

zwischen Schanghai und Hankow würde somit 100 Dollars betragen. Die Dampfer sind groß und bequem, werden ziemlich reinlich gehalten und die Küche ist vortrefflich.

Dieselbe Gesellschaft läßt auch wöchentlich einen Dampfer nach Tien-tsin laufen, von wo Beförderungsgelegenheit nach der ungefähr 150 Kilometer entfernten Hauptstadt Peking ist. Den Weg, der, nebenbei bemerkt, unter aller Kritik erbärmlich ist, da er seit vielleicht 2000 Jahren nicht ausgebessert wurde, kann man in einem Karren, in einer Maulthier-sänfte, zu Pferd oder zu Fuß zurücklegen. Ein Reisender, der auf Bequemlichkeit sieht, wird die Maulthiersänfte wählen, wer reiten kann nnd einen freien Ausblick liebt, wird sich in den Sattel eines Pferdes schwingen, ein rüstiger Fuß-gänger, der nach der Seereise seine Glieder wieder biegsam machen will, mag auf Schusters Rappen landeinwärts ziehen; in die federlosen Karren aber wird sich nur ein Mann setzen, der eine gelegentliche Tortur für heilsam erachtet und wenig zärtlich für sein Gehirn empfindet, das wie die Milch in einem Butterfasse hin und her geschleudert wird. Die Maulthiersänfte ist ein schrankähnlicher Behälter, welcher an zwei Stangen hängt, die lang genug sind, um an die Sättel von zwei Maulthieren, die hinter einander gehen, befestigt zu werden. Die etwas schaukelnde Bewegung der Sänfte ist nicht unangenehm, würde aber leicht durch Einförmigkeit ermüden, wenn der Hängeapparat nicht von Zeit zu Zeit nachgäbe und die Sänfte mit einem erschütternden Plumps auf die Erde gleiten ließ. Es ist also dafür gesorgt, daß der Reisende nicht vor Langerweile stirbt. Der chinesische Karren ist ein Kasten mit zwei Rädern — nicht lang genug für einen Durchschnittsmenschen, um ihm das Niederlegen, nicht hoch genug, um ihm das Aufrechtsitzen zu gestatten.

Er muß sich krümmen wie einer, der von Bauchschmerzen geplagt wird. Zieht man noch den erbärmlichen Weg und den Federmangel unter dem Sitz in Betracht, so kann es nicht Wunder nehmen, daß der Reisende in Peking ankommt mit einem Gefühl, als habe ihn der Henker einige Stunden auf's Rad geflochten.

Es giebt noch eine andere Route nach der Hauptstadt: über Tung-Chow. Nach diesem Platz fährt man mit einem chinesischen Boot, worauf man noch einen Landweg von 20 Kilometern zurückzulegen hat. Gewöhnlich geht man auf der Hinreise über Tien-tsin und auf der Rückkehr über Tung-Chow. In diesem Falle hat man nämlich den Vortheil, von letzterem Platze flußabwärts fahren und die Strecke in zwei Tagen zurücklegen zu können. Andernfalls muß man der Strömung bis Tung-Chow entgegensegeln, was 5 Tage in Anspruch nimmt.

Die meisten Reisenden, welche Peking besuchen, machen einen Ausflug nach der großen Mauer, welche ungefähr 160 Kilometer in nordwestlicher Richtung von der Stadt steht. Man reist dahin mit Pferden oder Maulthiersänften, unter Mitnahme des größten Theils des Proviants, der voraussichtlich zum Verbrauch kommt. Ein Führer ist unerläßlich. Versäumen möge der Reisende nicht, auf die Gesandtschaft des deutschen Reiches zu gehen, wo man ihm einen Paß geben wird, der ihn vor Belästigungen schützt. Es könnte ihm sonst begegnen, daß er zur Umkehr gezwungen würde. Von Schanghai bis Peking, mit einem Abstecher nach der großen Mauer, nimmt die Hin- und Herreise ungefähr einen Monat und 1200 Mark Spesen in Anspruch.

Von Schanghai wird man zunächst nach Hongkong gehen. Diese beiden Häfen haben eine wöchentliche Verbindung mit

Dampfern, die abwechselnd von der englischen Peninsular and Oriental Steam Navigation Company und der französischen Compagnie Messageries Maritimes laufen gelassen werden. Diese Linien werden in Asien gewöhnlich abgekürzt genannt: P. & O. und French Mail; sie unterhalten die regelmäßige Verbindung zwischen England, beziehungsweise Frankreich und China und Japan. Das Fahrgeld ist ungefähr das gleiche, nur ist in dasselbe auf den französischen Dampfern der Tischwein eingeschlossen, auf den englischen nicht. Ein anderer Unterschied besteht noch: die französischen Dampfer sind comfortabler, ihre Küche ist vorzüglicher und ihre Bemannung ist höflicher. Was ich an anderer Stelle schon über die Ungeschliffenheit der englischen Seeleute sagte, das gilt auch für die P. & O. Die Dampfer dieser Gesellschaft möge vermeiden, wer sich nicht über einen bullenbeißigen Capitän und flegelhafte Matrosen ärgern will, — er wird dann nur thun, was selbst viele hochpatriotische Engländer aus dem gleichen Grunde thun. Dem Deutschen ist seit neuerer Zeit Gelegenheit geboten, unter der Flagge seiner eigenen Nationalität zu fahren mit den Dampfern der deutschen Rhederei-Gesellschaft in Hamburg, und wo er sie benutzen kann, sollte er sie allen anderen vorziehen, denn auf diesen schmucken, neuen Fahrzeugen ist er am besten aufgehoben. Leider ist das Verkehrsnetz dieser Gesellschaft noch so lückenhaft, daß man nicht umhin kann, den größten Theil der Reise auf französischen und englischen Dampfern zurückzulegen.

Die Dampfer der P. & O. gehen von Schanghai nach Southampton, indem sie folgende Hafen anlaufen: Hongkong, Singapore, Penang, Pointe de Galle, Aden, Suez, Port Said, Alexandrien, Malta und Gibraltar. Zweiglinien

bestehen zwischen Yokohama und Hongkong, Singapore und Batavia, Pointe de Galle und Australien, Pointe de Galle und Calcutta, Bombay und Aden und Alexandrien und Brindisi. Die französischen Dampfer laufen von Schanghai nach Hongkong, Saigun, Singapore, Pointe de Galle, Colombo, Aden, Suez, Port Said, Neapel und Marseille, mit Zweiglinien Hongkong und Yokohama, Singapore und Batavia, Pointe de Galle und Calcutta, Aden und Mauritius. Beide Linien empfangen von ihren Regierungen ansehnliche Unterstützungen in Form von Postverträgen, und zugestanden muß werden, daß sie nicht wenig zur Kräftigung des Ansehens ihrer Nationen beitragen. Die P. & O. besaß lange Zeit das Verkehrsmonopol und benahm sich auch darnach: patzig und rücksichtslos. Mit Geringschätzung blickte sie auf die französische Linie, als diese ins Leben trat, allein zur gefährlichen Concurrentin ist sie nun geworden, und noch mehr: andere, theils mehr oder weniger regelmäßige Linien sind entstanden und suchen der einstigen Alleinherrin den Verkehr zu entreißen. Außer der erwähnten deutschen Linie ist es der österreichische Lloyd, der sein Netz immer weiter in den indischen Ocean auszudehnen sucht; holländische Dampfer sind in Dienst gestellt worden, und selbst eine neue englische Linie, die Holt Line, welche eine halbmonatliche Verbindung zwischen England und China unterhält, hat sich mit Erfolg zu behaupten gewußt.

Trotz dieser Concurrenz sind die Fahrpreise entschieden hoch zu nennen. Von Yokohama nach Southampton auf der englischen oder nach Marseille auf der französischen Linie beträgt der Preis rund 2100 Mark. Verhältnißmäßig höher sind die Preise auf den Theilstrecken. Von Schanghai nach Hongkong — eine dreitägige Reise — kostet die Fahrt

252 Mark; die fünftägige Fahrt von Singapore nach Pointe de Galle muß mit 432 Mark bezahlt werden. Will man auf der Zweiglinie von Singapore nach Java gelangen, was 48 Stunden in Anspruch nimmt, so muß man 184 Mark opfern. Nimmt man eine durchgehende Fahrkarte, dann spart man ungefähr 20 %, allein dieser Vortheil wird, wie ich bereits andeutete, durch den Nachtheil weit aufgewogen, an eine feste Marschroute gebunden zu sein.

Wenn man auf den Zwischenstationen eine Fahrkarte kauft, dann ist dieselbe niemals auf eine bestimmte Cabine ausgestellt, sondern der Agent sagt einfach, der Steward würde für das Unterkommen sorgen. Eine andere Einrichtung könne nicht getroffen werden, weil er, der Agent, nicht wissen könne, welche Cabinen bereits besetzt seien, denn der Zahlmeister mache ihm keine bezügliche telegraphische Meldung. Diese Unsicherheit wird dem Reisenden selten nachtheilig, da die Dampfer in der Regel nicht überfüllt sind; in allen Fällen aber schlägt sie zum Vortheil der Rhedergesellschaften aus, denn die Agenten können, unter dem Vorwande, sie wüßten nicht, welche und wie viele Cabinen besetzt seien, so viele Fahrkarten verkaufen, als verlangt werden. Dreist versichern sie, es sei noch genügend Platz am Dampfer, wenn sie auch bestimmt wissen, daß doppelt so viel Reisende eingeschrieben, als Betten vorhanden sind. Das ereignet sich weniger auf den Hauptlinien wie auf den Zweiglinien, die von kleinen Dampfern befahren werden. Einige derselben haben nur 16 bis 20 Betten, nehmen aber 40 bis 50 Passagiere an Bord. Selbstverständlich giebt es dann viel Gebrumm und Gemurr, allein der Capitän zuckt kaltblütig die Schultern: der Agent trägt die Schuld, er hat die Fahrkarten verkauft. Dieser Bösewicht aber sitzt, unerreichbar für

die Vorwürfe der ärgerlichen Passagiere, im behaglichen Comptoir an der sicheren Küste und lacht sich in's Fäustchen, denn sein Gehalt bemißt sich nach den verkauften Fahrkarten. Indessen erträgt sich das Uebel der Ueberfüllung unter diesem Himmelsstrich leicht, da man gewöhnlich auf Deck schläft, selbst dann, wenn die Cabinen nicht überfüllt sind, und bei Tage wird man sich ohnehin nur auf Deck aufhalten, wo man durch ein doppeltes Leinewanddach vor den Sonnenstrahlen geschützt ist.

Zum comfortabeln Reisen in den Tropengegenden gehören zwei Dinge: Pajamas und Bambusstühle. Unter einem Pajama versteht man einen chinesischen sackartigen Anzug, der als Schlafgewand getragen wird. Er ist viel bequemer wie die engen europäischen Nachtanzüge und findet deshalb Gnade in den Augen aller Reisenden, einerlei von welcher Abstammung. Von Musselin, Seide, Grastuch oder irgend einem Stoffe, dem man den Vorzug geben will, macht ihn jeder chinesische Schneider innerhalb ein paar Stunden nach gegebenem Auftrag. In den Gasthöfen und an Bord der Schiffe kann man, in vollem Einklang mit der herkömmlichen Sitte, von 9 Uhr Abends bis 8 Uhr Morgens im Pajama umherwandeln. Unter den Tropen ist es in der Regel zu heiß, um in der Cabine zu schlafen; man macht sich deshalb ein Bett auf dem Deck zurecht und legt sich, mit dem Pajama bekleidet, hinein. Der Bambusstuhl, ein Mittelding zwischen dem gewöhnlichen Stuhl und dem Canapee, eignet sich vorzüglich als Bettgestell, und während des Tages wird man ihn als Sitz, auf dem man weit zurückgelehnt ruhen kann, hoch schätzen lernen. In allen asiatischen Häfen ist diese nothwendige Ausrüstung billig zu kaufen.

Nicht auf allen Linien werden dieselben Stunden für die Mahlzeiten eingehalten, doch sind die Abweichungen nicht bedeutend. Als Regel kann gelten, daß man Kaffee oder Thee haben kann, sobald man das Bett verläßt, auch noch eher, wenn man dem Steward bezügliche Anweisungen giebt. Von 8 bis 10 Uhr wird das eigentliche Frühstück eingenommen, das aus Eierkuchen, zwei oder drei Sorten Fleisch und Reis mit Currybrühe besteht. Die letztere ist ein „eiserner Bestandtheil“ aller südasiatischen Mahlzeiten, und, was höchlich Wunder nehmen muß: von den Europäern ist sie in allen ihren Rechten belassen worden. Ja, ihr Lob tönt aus so Vieler Mund, daß ein Widerspruch kaum angebracht scheint. Ich warne aber doch entschieden vor dieser Brühe, zu der der Satan das Recept erfunden zu haben scheint. Fragt man einen Europäer, ob ihm Curry gut schmecke, dann macht er ein langes Gesicht, auf dem sich unliebsame Erinnerungen abmalen; den Geschmack wird er mit Stillschweigen übergehen, aber die Heilkraft gebührend herausstreichen. Er muß Curry essen um — seine Leber in Thätigkeit zu halten. Nun möge man wissen, daß diese Brühe aus den schärfsten Gewürzen der Tropen — u. A. nimmt rother Pfeffer einen hervorragenden Rang ein — zusammengesetzt wird und von der Zungenspitze bis tief in die Eingeweide eine Hitze hervorruft, als habe man brennenden Zunder verschluckt. Und dieser Stoff soll die Leber in Ordnung halten! Es ist kaum der Mühe werth, diesen Wahn zu widerlegen. Weil die lateinischen Amerikaner den rothen Pfeffer haufenweise essen, um ihre Leber in energische Thätigkeit zu setzen, und weil zu demselben Zwecke die Südasiaten Curry bereiten, darf man nicht von der Richtigkeit dieser Annahme überzeugt sein. In jedem Volke sind

derartige Irrthümer verbreitet, die Einer dem Anderen gedankenlos nachspricht und nachmacht. Anstatt blindlings zu glauben, was „die Leute sagen", sollte man erwägen und erforschen, ob die vielgepriesenen Vorbeugungsmittel nicht gerade die Krankheit hervorrufen, die sie bannen sollen. Was den Curry betrifft, so wird ihn jeder Deutsche leicht entbehren können, da es ihm, der von Hause aus nicht an scharfe Gewürze gewöhnt ist, anfangs Ueberwindung kostet, dieses heiße Gemisch über den Gaumen zu bringen.

Zwischen 12 und 1 Uhr wird ein kalter Imbiß mit Früchten verabreicht, und um 5 Uhr wird die Hauptmahlzeit eingenommen. Es ist also nahezu dieselbe Einrichtung getroffen, wie auf den Passagierdampfern anderer Weltgegenden, mit dem Unterschiede, daß Curry unabänderlich auf dem Tische erscheint.

Nirgends trifft man eine angenehmere Reisegesellschaft, wie in den ost- und südasiatischen Gewässern. Die Schrecken aller gebildeten Reisenden: die carrirten Engländer, diese blasirten Idioten und die gleichgestimmten Seelen aus anderen europäischen Ländern wagen sich nicht so weit von Hause weg. Mit verschwindenden Ausnahmen trifft man dort nur Menschen mit Intelligenz, die auch Gebrauch von ihr zu machen wissen. Auf jedem Dampfer sieht man einige Weltumsegler oder „Globetrotters", wie sie von der englischredenden Bevölkerung genannt werden. Die Mehrzahl derselben werden Engländer sein, aber nicht von jenem Schlage, der das Reisen in der Schweiz und in Italien verleidet, sondern sie sind Gentlemen — damit ist alles gesagt. Ferner werden anwesend sein eine Anzahl von Kaufleuten, die an den Haupthandelsplätzen ansässig sind und nach Europa gehen, oder von dort zurückkehren. Einige

Commis, welche ihre Stellen wechseln, fehlen selten, auch zwei oder drei Consulats- oder Gesandtschaftsbeamte werden mitreisen. Einige englische und holländische Offiziere oder Soldaten und eine kleine Anzahl „Allerhands-Menschen" machen die Liste voll. Wenn Vertreterinnen des schönen Geschlechts mitreisen, dann sind es die Frauen, Schwestern oder Töchter von angesehenen Männern, die sich irgendwo auf der malayischen Inselwelt, in Indien, China oder Japan eine Heimath gegründet haben, und nicht selten trifft man solche Reisegesellschafterinnen, die so viele Seefahrten gemacht haben, daß sie auf dem salzigen Gewässer zu Hause zu sein scheinen. Darauf aber kann man sich verlassen: die Mehrzahl der Passagiere hat auf vielen Reisen ihre Ecken abgeschliffen, sie ist gesellschaftlich ohne zudringlich, sie ist mittheilsam ohne geschwätzig zu sein.

Wenn der Reisende mit Zeit und Geld sparsam umgehen muß, wird er nicht in das Innere von China eindringen und auch nicht das westliche Japan besuchen, sondern er wird von Yokohama direct nach Hongkong fahren. Drei Linien unterhalten die Verbindung: die oben genannte P. & O. und die French Mail, sowie die transpacifische Linie, welche der Reisende schon auf seiner Fahrt von San Franzisko kennen lernte. Die Dampfer der letzteren sind vorzuziehen, da sie größer und comfortabler sind, wie die concurrirenden Fahrzeuge, und der Fahrpreis auch billiger ist, wenn man sich in San Franzisko eine durchgehende Karte nach Hongkong kauft. Canton muß der Reisende jedenfalls sehen, denn es ist die interessanteste Stadt Chinas; die Entfernung von Hongkong dahin beträgt 150 Kilometer, die in 8 Stunden zurückgelegt werden. Von Hongkong führt die Hauptroute nach Singapore; — die englischen Dampfer gehen direct, die französischen

laufen Saigun an. Wer einen Seitenweg einschlagen und nach Siam gehen will, kann das mit Dampfern thun, welche in England gebaut, aber mit Chinesen bemannt sind und einer chinesischen Gesellschaft gehören; sie verlassen jeden 8. oder 10. Tag den Hafen von Hongkong. Sie sind für Frachtbeförderung gebaut, haben aber Räumlichkeiten für einige Passagiere. Dasselbe ist der Fall mit den Dampfern, welche den Reisenden von Bangkok nach Singapore führen, nachdem er seinen Besuch in Siam zum Abschluß gebracht hat.

Singapore, diese wunderbar rasch aufgeblühte Handelsmetropole, sollte man, natürlich falls es die Zeit erlaubt, als Hauptquartier erwählen, von dem man Ausflüge nach den interessanten Plätzen des indischen Oceans unternimmt. Denn von hier aus hat man die meisten Beförderungsgelegenheiten, und nach diesem Punkte führen, wie einst nach Rom, alle Wege. Ein Abstecher nach Manila ist interessant, interessanter aber noch ist eine Fahrt nach Java und von dort nach den Gewürzinseln. In irgend einem Hafen Javas kann man einen Dampfer besteigen und eine vollständige Rundtour in den holländischen Besitzungen machen — an den Ausgangspunkt kehrt man wieder zurück. Will man von Singapore die Weltumsegelung westwärts fortsetzen, so hat man die Wahl unter drei Routen. Man kann mit dem Postdampfer nach Ceylon gehen, in Pointe de Galle aussteigen und mit der Bahn nach Colombo und Kandy fahren, oder man kann sich direct nach Calcutta einschiffen. Die dritte Route führt indirect nach Calcutta; die betreffenden Dampfer laufen Malacca, Penang und Moulmein an, wo sie je einen Tag liegen bleiben, und ferner Rangoon, in dessen Hafen sie zwei Tage verweilen. Diese indirecte Reise nimmt 11 Tage mehr in Anspruch, wie die directe, welche

in 6 Tagen zurückgelegt wird, aber sie verdient trotzdem den Vorzug, da sie des Interessanten eine reiche Fülle bietet.

Wenn man über Ceylon nach Indien gehen will, dann setzt man in Colombo nach Tuticorin über, wo man den Ausgangspunkt des Bahnnetzes erreicht, mit dessen Benutzung man nach Bombay und von da nach allen Großstädten Nord-Indiens, auch nach Calcutta, gelangen kann. Empfehlenswerther dürfte es aber sein, von Tuticorin mit dem Dampfschiff nach Calcutta zu reisen und von dort ab die Bahn zu einem Besuche von Benares, Agra, Cawnpore, Lucknow, Allahabad, Delhi, Jeypoor und anderen wichtigen Städten, mit dem Endziel Bombay, zu benutzen. Die Fahrt von Tuticorin nach Calcutta wird auf den Dampfern der British India Steam Navigation Company gemacht, welche jeden 8. Tag laufen und den 14. Tag nach der Abfahrt in Calcutta eintreffen. Sie berühren Madras und noch ein Dutzend kleinere Häfen, und da sie während des Tages das Aus- und Einladegeschäft besorgen und Nachts fahren, so ist Gelegenheit geboten zur Besichtigung der Sehenswürdigkeiten. Wenn man sich in Indien nicht von dem Bahnnetze entfernt, kann man in 6 bis 7 Wochen die Kreuz- und Querzüge abgeschlossen und Bombay erreicht haben. Der directe Weg von Calcutta nach Bombay ist 2200 Kilometer lang und der Fahrpreis für erste Classe, welche jeder nicht allzu geldknappe Europäer benutzt, beträgt ungefähr 240 Mark. Benares und Allahabad sind die einzigen wichtigen Städte auf dieser Linie, andere können nur auf Zweiglinien erreicht werden, was die Zurücklegung eines Weges von rund 1600 Kilometern erfordert. Einer Eigenthümlichkeit des indischen Lebens möge hier gedacht werden: sobald man in einem Gasthof abgestiegen ist, muß man sich einen Diener miethen, dessen Lohn 60 bis 80 Pfg. den Tag beträgt. Er muß selbst in den Speisesaal folgen, um den Kellner zu spielen.

Bombay ist, wie ich schon andeutete, der Platz, wo man Abschied nimmt von Indien. Die Dampfer der P. & O. verlassen einmal in der Woche diesen Hafen, um durch den Suezcanal nach England zurückzukehren. Während der Zeit der Passatwinde segeln die Dampfer Samstags, zu anderer Zeit Montags ab. Zwei andere englische Linien, die Hall Line und die Anchor Line, lassen abwechselnd alle 14 Tage einen Dampfer laufen, der österreichische Lloyd unterhält eine monatliche Verbindung, und ebenso eine italienische Gesellschaft. Außerdem gehen öfters unregelmäßige Dampfer ab, so daß man darauf rechnen mag, viermal in der Woche von Bombay abreisen zu können. Die Fahrpreise der verschiedenen Linien schwanken beträchtlich. Die P. & O. fordert 1000 Mark nach dem 4500 Kilometer entfernten Suez; die italienische Linie begnügt sich mit 640 Mark, die Anchor- und Hall-Linien mit 620 Mark und der österreichische Lloyd mit 600 Mark. Die Geldbarone, welche peinlich auf ihr Decorum halten, gehen mit den Dampfern der P. & O., weil dies die älteste und berühmteste Linie ist; andere Reisende, die nicht einsehen können, was ihnen die Prahlerei, von der P. & O. befördert worden zu sein, nützt, sind so vernünftig, eine billigere Linie zu wählen.

Für den eingefleischten Hagestolz ist die Reise von Bombay nach Suez nicht immer angenehm, denn von Februar bis Mai sind die Dampfer aller Linien von Kindern belebt, die oft in gleicher Anzahl mit den Erwachsenen vorhanden sind. Es ist nämlich allgemeiner Gebrauch der englischen Familien in Indien, ihre Kinder, sobald sie 5 oder 6 Jahre alt geworden sind, nach England zu senden, da sie sonst nach Ansicht der Aerzte in ein frühes Grab sinken würden. Da es sich empfiehlt, daß die Kinder auf der Reise

und bei ihrer Ankunft in England keinem schroffen Climawechsel ausgesetzt sind, so läßt man sie in der angegebenen Zeit von Bombay abreisen. Sie treffen dann Mitte Sommer an ihrem Ziel ein. Fraglich ist, ob selbst ein Kinderfreund Freude daran haben wird, mit diesen verwöhnten, ungezogenen und naseweisen Geschöpfchen zu reisen, welche gewöhnt sind, von einer zahlreichen unterwürfigen Dienerschaft umgeben zu sein, die jede Kränkung, selbst die thatsächliche, von diesen hochmüthigen Rangen ruhig hinnimmt.

Wer Egypten einen Besuch abstatten will, verläßt in Suez den Dampfer und geht mit der Bahn nach dem interessanten Cairo, das er in 8 Stunden erreicht.*) Von dort bringt ihn eine vierstündige Eisenbahnfahrt nach Alexandrien, wo ihm viele Wege zur Weiterreise offen stehen. Vier Dampfer, manchmal noch mehr, verlassen jede Woche diesen Hafen, um nach Triest oder Brindisi, Neapel, Marseille und Southampton zu segeln. Und mindestens einmal in der Woche findet man Gelegenheit, mittelst Dampfer nach Palästina, Syrien, Kleinasien, Constantinopel oder Griechenland zu gehen.

Wenn der Reisende an seinem Abfahrtshafen Hamburg oder Bremen wieder eintrifft, dann hat er, bei strikter Einhaltung der Hauptroute, einen Weg von 35000 Kilometern zurückgelegt, von welchen ungefähr ein Drittel auf das Land und zwei Drittel auf die See entfallen.

Der Weltumsegler hat übrigens, wenn er in San Franzisko eintrifft, die Wahl zwischen zwei Routen. Die

*) In Egypten möge es der Reisende nur nicht versäumen, die ihm an anderer Stelle zur Mitnahme nach den Tropenländern empfohlene blaue oder graue Staubbrille (auch Sonnen- oder Schneebrille genannt) zu tragen, da er sonst durch heftiges Kopfweh geplagt wird und der Gefahr ausgesetzt ist, augenkrank zu werden.

eine ist vorstehend geschildert, die andere führt über Australien; sie ist billiger, aber lange nicht so interessant, wie die erstere. Einmal monatlich verlassen die Dampfer der Pacific Mail steam company San Franzisko, um nach Australien zu segeln. Sie laufen nur die Sandwich- und Fidschi-Inseln an, deren Besuch wohl interessant ist, doch muß man ihn auf volle 4 Wochen ausdehnen, da sich nicht eher eine Gelegenheit zur Weiterreise bietet, bis der nächste Dampfer der erwähnten Gesellschaft eintrifft. In Honolulu, der Hauptstadt der Sandwichinseln, findet der Reisende einen recht guten Gasthof, dagegen ist er auf den Fidschi-Inseln gezwungen, in einem Privathause oder in einem Schenklocal Unterkunft zu suchen. In Australien würde der Besuch von Auckland, Sidney, Melbourne und Adelaide, welche mit Dampferlinien verbunden sind, von Interesse sein. Nach einigen Abstechern ins Innere würde die Zurückreise mit einem deutschen Dampfer ab Sidney oder Melbourne durch den Suezcanal nach Hamburg zu erfolgen haben.

In San Franzisko werden Rundreisekarten für diese Tour für den Preis von 650 Dollars = 2730 Mark verkauft, doch sind sie selbstverständlich für einen deutschen Reisenden nicht brauchbar. Ich will mit dieser Angabe auch nur zeigen, wie hoch sich das Fahrgeld ungefähr beläuft. Wenn man — was man vernünftigerweise thun sollte — streckenweise bezahlt, dann beläuft sich die Gesammtauslage auf ungefähr 3000 Mark.

Die Reise mit Kameelen und Elephanten.

Die Länder der Erde, wo der Reisende in die Lage versetzt wird, das „Schiff der Wüste“ besteigen zu müssen, sind: Arabien, Persien, die Tartarei, Theile von Indien und China und Nord-Afrika. Es giebt verschiedene Kameelrassen, die sich so sehr unterscheiden, wie die Pferderassen. Als bestes Reitkameel wird das Dromedar betrachtet, das, wenn von edler Abkunft, an Schnelligkeit und Ausdauer einem Reitpferd bester Rasse keineswegs nachsteht. Als Beweis dafür ist schon oft das Beispiel jenes Dromedars angeführt worden, das den Beherrscher von Egypten, Mohamed Ali Pascha, von Suez nach Cairo — eine Entfernung von ungefähr 130 Kilometern — in weniger denn 10 Stunden mit nur einer Ruhepause von 30 Minuten trug. Das war eine außergewöhnliche Leistung, allein von einem guten Reitkameel erwartet man, daß es 10 Kilometer die Stunde zurücklegt, und auf längeren Reisen 70 bis 75 Kilometer den Tag, und in Nothfällen auch 100 Kilometer. Das gewöhnliche Lastkameel legt ungefähr 5 Kilometer die Stunde und 40 Kilometer den Tag zurück, wenn es mit der üblichen Bürde von 4—600 Pfund befrachtet ist. Für den Neuling sind die Bewegungen, welchen er auf dem Rücken eines Kameels ausgesetzt ist, so unangenehm, wie die auf einem Schiffe, und nicht selten rufen sie dieselbe Krankheitserscheinung hervor. Das kommt daher, weil das Kameel ein Paßgänger ist, eine Eigenschaft, die bekanntlich auch zuweilen bei Pferden gefunden wird. Kann die langsame Gangart schon Uebelbefinden erregen, so ist der Galopp eines Reitkameels einer Tortur gleich zu achten — immer für den Neuling gemeint. Allein der Europäer bleibt fast immer ein Neuling. Kopf und

Schultern des Reiters werden zunächst vorwärts und dann mit einem jähen Ruck zurückgeworfen, und da dieser Ruck sich dreißigmal in der Minute wiederholt, so wird man seiner schon nach einer kleinen Weile überdrüssig. Räthlich ist, die Reitkunst auf einem langsamen Lastkameel einzuüben; dasselbe wird in den ersten 14 Tagen die Quelle von so viel Vergnügen sein, als man bescheidenermaßen beanspruchen kann. Den ersten Tag wird der Reisende sich durchgerüttelt fühlen, aber nicht im Stande sein, den Sitz seines Unbehagens zu ermitteln; am Abend des nächsten Tages wird er glauben, sein Rückgrat wäre ihm gestohlen worden, und 24 Stunden später, es sei ihm ein anderes, aus geblasenem Glas an die richtige Stelle eingesetzt worden. Von nun werden sich die Schmerzen nach und nach mildern und nach einer Woche mag die Lehrzeit überstanden sein.

Der Kameelsattel ist eine Art Teller mit einem großen Sattelknopf. Um diesen kreuzt der eingeübte Reiter seine Beine und giebt sich damit Halt. Steigbügeln werden zuweilen angehängt, allein sie gehören nicht zur eigentlichen Ausrüstung des Kameels. Der Neuling kann sich einen bequemen Sitz bereiten, wenn er den gewöhnlichen Packsattel auflegt und die Satteltaschen über denselben kreuzt. Darauf möge er so viel Kleider, Lumpen oder was er sonst an weichen Stoffen besitzt, auflegen, bis ein breiter Sitz gebildet ist. Das Ganze muß natürlich gut verschnürt werden, damit das Kunstwerk nicht auseinander rutscht. Steigbügel können nach Belieben angehängt werden oder nicht, und der Reiter mag sich rittlings oder seitwärts aufsetzen. Wenn ihm die eine Position nicht behagt, kann er leicht während des Rittes die andere einnehmen. Ein erfahrener Reisender giebt folgende Rathschläge:

Man hänge an jede Seite des Packsattels eine leichte Kiste oder ein Packet in der Weise, daß beide, fest verschnürt, eine horizontale Oberfläche bilden. Auf dieselbe lege man Teppiche, Matten oder Tücher, um einen weichen Sitz herzustellen, und am Rückende binde man zusammengerollte Kleider, Kissen, Tücher oder dergleichen fest, sie werden ausgezeichnete Dienste als Rückenlehne thun. Voll ausgestopfte Satteltaschen ersetzen einigermaßen die Kisten und Packete.

Für die heißen Regionen Afrikas sollte sich der Reisende mit weißen, luftigen Kleidern versehen und mit einem breitrandigen Hut aus Stroh, Gras oder Bast, sowie mit einem Schleier, der den Nacken schützt und unter dem Kinn zusammengebunden werden kann, damit das ganze Gesicht bedeckt ist. Dieser Schleier wird sich als sehr nützlich erweisen, nicht allein, weil er gegen die brennenden Sonnenstrahlen schützen hilft, sondern auch dem durch den Wind getragenen Sand wehrt und die lästigen Stechfliegen abhält. Auch ein wohlthätiger Schutz für die Augen ist er, die in vegetationsarmen Gegenden durch den grellen Widerschein des Sandes und der Felsen leiden. Auch einen warmen Anzug darf der Reisende nicht vergessen, denn die Nächte sind, zumal in der Sahara, kühl, und zwar vollzieht sich dieser Wandel nach Sonnenuntergang plötzlich. Wasser wird gewöhnlich in Ziegenfellschläuchen mitgeführt, zuweilen auch in Fässern; wissenschaftliche Expeditionen versehen sich in der Regel mit Kisten von galvanisirtem Eisen, wie sie zuerst von unserem berühmten Landsmann Dr. Rohlfs in Gebrauch genommen wurden. Jeder Mann der Karawane führt einen kleinen Wasserschlauch, Zemzemeeyah genannt, der ihm für den Tagesbedarf und für den Fall, daß er durch irgend einen Zufall seine Gefährten aus den Augen verliert, gefüllt wird.

Die Ausrüstung, welche für eine Reise mit Kameelen nöthig ist, hängt von der Localität ab; es können deshalb keine allgemeinen Anweisungen gegeben werden. Sie muß eine andere Zusammensetzung haben in der Sahara wie in der syrischen Wüste, eine andere in Persien wie in China. Für eine Wüstenreise muß sämmtlicher Proviant mitgenommen werden, und der größte Theil, wenn Gegenden durchwandert werden sollen, die nur schwach besiedelt sind. Reist man mit einer größeren Karawane, dann ist es zu ermöglichen, manche Gegenstände mitzunehmen, welche das Leben comfortabel machen, wie: geräumige Zelte, Matratzen, Teppiche u. s. w., allein räthlich ist es nicht, sich mit solchem Ballast abzumühen. Wer eine Karawanenreise machen will, muß auf den Comfort des civilisirten Lebens verzichten können, wer das nicht kann, möge zu Hause bleiben. Die Araber sind am besten darauf eingerichtet, Fremde durch die Wüste zu begleiten, und an allen Landungspunkten ihrer Halbinsel, wie in den Städten an der Grenze der syrischen Wüste kann man sich einen Dragoman verschaffen, der alles Nöthige besorgt. Doch sehe man sich vor, daß man einen zuverlässigen Dragoman anwirbt, und wo sich Gelegenheit dazu bietet, sollte man auf den Rath seines Consuls hören und seine Empfehlung beachten. Ein guter Dragoman kann seinem Auftraggeber viel Geld sparen, ein gaunerischer aber wird ihn prellen helfen und eine Quelle steten Aergers sein. Die Kosten hängen wesentlich von der Größe der Reisegesellschaft ab. Für je 5 bis 6 Personen wird ein Schlafzelt mitgenommen, und für die ganze Gesellschaft ein Speisezelt. Die Kosten für jeden Reisenden schwanken zwischen 20 und 35 Mark den Tag, je nach der Art und Weise des Reisens.

Unstreitig ist der Elephant als Reitthier dem Kameel vorzuziehen, da seine Bewegungen weniger unangenehm sind und auf seinem breiten Rücken ein bequemer Sitz errichtet werden kann. Der Treiber setzt sich auf den Nacken des Thieres und lenkt es mit einem eisernen Stab, der einen Stachel und einen Haken hat. Der Reisende hat mit dem Elephanten nichts zu thun, er giebt dem Treiber nur den Ort an, den er erreichen will, und überläßt ihm dann vollständig die Führung. In bewaldeten Gegenden muß er aber ein scharfes Auge auf die Aeste haben, da ihn diese von seinem Sitz herunterstreifen können, wenn sie unbiegsam sind. Der Sattel, in Indien Howdah genannt, gleicht einem kleinen Schlitten ohne Schweifen, er wird mit mehreren starken Riemen unter dem Bauche des Elephanten festgebunden und die vier Personen, welche auf ihm Platz finden können, müssen eine Leiter benutzen, wenn sie ihren luftigen Sitz erreichen oder verlassen wollen. Die Eingeborenen begnügen sich manchmal mit einem einfacheren Sattel, der einer gut ausgestopften Matratze gleicht und wie der Howdah befestigt wird. Ein Elephant trägt so viel Personen, als sich auf seinem Rücken festklammern können, wiegt doch seine gewöhnliche Bürde als Lastthier 1600 bis 1800 Pfund. Wenn Elephanten zur Truppenbeförderung verwandt werden, müssen sie in der Regel 8, manchmal auch 10 Soldaten tragen. Es wird in diesem Falle ein Sattel benutzt, der aus einer Holzplatte besteht, auf welcher eine Doppelbank ruht, die mit dem Rückgrat des Elephanten läuft. Die Reiter theilen sich in zwei Abtheilungen, die Rücken an Rücken sitzen. Siam, Ceylon, Burmah und Indien sind die Länder, wo es üblich ist, Elephanten als Reit- und Lastthiere zu benutzen, doch werden sie, wie alle alten Beförderungsmittel, von den

Eisenbahnen immer mehr verdrängt. Ihre Fütterung ist so kostspielig, daß sie in der Neuzeit selbst in Südasien zu Luxusthieren werden, deren man sich zu entwöhnen sucht. Der Reisende sieht in Indien an den Bahnstationen oft ein Dutzend Elephanten auf ihre aus Kisten und Balken bestehenden Lasten warten oder bereits beladen im Gänsemarsch die Straße entlang ziehen. Dieses Schauspiel wird aber immer seltener werden.

Nicht ganz gefahrlos ist die Reise mit einem Elephanten. Es ist eine Eigenthümlichkeit dieses Thieres, daß es manchmal aus kaum erkennbaren oder geradezu lächerlichen Ursachen erschrickt und dem Treiber den Gehorsam versagt. In solchem Falle soll man es nicht versuchen, durch einen Sprung auf die Erde das Leben zu retten. Der Sprung mag glücken, allein man schwebt in Gefahr, von den Füßen des gewaltigen Thieres zertreten oder von seinem Rüssel zermalmt zu werden. Selbst wenn der Elephant ruhig seines Weges geht, soll man nicht wagen, von seinem Rücken zu springen, da er dies leicht übel nimmt und durch einen Angriff zu bestrafen sucht. In dieser Beziehung sind die folgsamsten Elephanten so gefährlich wie die störrischsten.

Eine andere Eigenthümlichkeit des Elephanten, die eine Gefahr für den Reiter einschließt, ist, daß er zuweilen ohne vorhergehende Warnungszeichen wahnsinnig wird. Er mag ruhig seine Straße ziehen oder unbelästigt in seinem Stalle stehen, die Möglichkeit ist vorhanden, daß er plötzlich seinen Rüssel in die Höhe wirft, laut trompetet und auf den nächsten Menschen losstürmt, um ihn zu vernichten. Der Anfall kann in wenigen Minuten vorüber sein, kann aber auch stundenlang dauern. Höchst gefährlich ist es, ihm zu

nahen, bevor er wieder beruhigt ist, und wenn sich ein Reiter auf dem Rücken befindet, muß er sich nach Kräften an den Sattel klammern, denn nur auf diese Weise ist seine Rettung möglich und sogar wahrscheinlich.

Die Reise mit Rennthieren, Hunden und sibirischen Postkutschen.

Die drei Beförderungsmittel im hohen Norden habe ich in der Ueberschrift genannt; das unwichtigste derselben für den europäischen Reisenden ist das Rennthier, denn nur in Lappland und einigen Theilen von Nordsibirien kann er es kennen lernen. Nur als Zugthier wird das Rennthier in Lappland benutzt, indem es vor einen Schlitten gespannt wird, der die Form eines Sarges und die Fähigkeit zum Umstürzen bei geringer Veranlassung hat. Das Geschirr besteht nur aus einem breiten Halsband von Fell und einem starken Riemen, der zwischen den Beinen des Thieres durchläuft und an der Front des Schlittens befestigt ist. Eine einfache Leine wird an das Geweih geknüpft, es ist das einzige Lenkungsmittel. Wenn, was selten geschieht, zwei Rennthiere vor den Schlitten gespannt werden, kommen sie Seite an Seite zur Anschirrung, und in diesem Falle wird eine Doppelleine mit Anknüpfung an die beiden Geweihe benutzt.

In Sibirien sind die Schlitten breiter und höher wie in Lappland, sie haben regelmäßig zwei Schweifen, während sie in dem letzteren Lande oft nur auf einem breiten, vorne

etwas aufgebogenen Brette ruhen. Die Lenkung der Thiere muß der Reisende stets einem Lappen oder Sibirier überlassen, da eine bedeutende Uebung dazu gehört. Der Fuhrmann stellt sich, mit der Leine in der Hand, hinter der Frontseite des Schlittens auf und der Reisende setzt sich, in seine Pelze gehüllt, möglichst weit in den Hintergrund und sucht sich in sein Geschick zu finden so gut es geht. Angenehm ist die Fahrt nicht, denn, abgesehen von dem Wetter, gegen das dieses Beförderungsmittel keinen Schutz gewährt, werden Fuhrmann und Reisender fortwährend mit Schneeballen bombardirt, die von den Füßen der dahin jagenden Thiere auffliegen. Bei großer Kälte fliegt der Schnee als feiner Staub nur gegen den Fuhrmann, den Reisenden erreicht er kaum.

Es ist durchaus nicht gleichgültig, welches Rennthier vor den Schlitten gespannt wird, und der Reisende thut wohl, bei Abschluß eines Beförderungsvertrages Erkundigungen in dieser Hinsicht einzuziehen. Es giebt schlecht eingefahrene Rennthiere, die nur 6 bis 9 Kilometer in der Stunde zurücklegen, während 20 bis 24 Kilometer die Leistung ausgesuchter, gut eingeübter Thiere ist. Solche vermögen Touren von 150 Kilometern mit nur wenigen kurzen Ruhepausen zu machen.

Im nordöstlichen Sibirien wird das Rennthier öfter als Reit- wie als Zugthier benutzt. Da sein Rückgrat nicht stark ist, so wird der Sattel auf den Widerrist gebunden. Er besteht nur aus einem platten Kissen ohne Steigbügel, und wie sich leicht denken läßt, hat der Neuling seine liebe Noth, das Gleichgewicht zu halten. Selbst geübte Reiter versehen sich mit einem langen Stock, mit dem sie ihren Sitz zu behaupten suchen, und wenn sie vorsichtig sind, nehmen sie

zwei Stöcke, um auf jeder Seite einen Stützpunkt auf der Erde zu gewinnen. Beim Aufsitzen ist ein Stock unerläßlich, da man ein Rennthier in die Knie werfen würde, wenn man es besteigen wollte wie ein Pferd. Ein schwerer Mann darf kaum wagen, auf einem Rennthier eine längere Strecke zu reiten, denn 100 Pfund ist die schwerste Bürde, die es auf Entfernungen tragen kann. Als Reitthier konnte es deshalb auch nur zur Verwendung kommen, weil die Eingeborenen von kleinem, schmächtigen Körperbau sind.

Eine wichtigere Rolle spielen die Hunde, denn ihnen liegt in einem ungeheuren Gebiet während der langen Wintermonate die Verkehrsvermittelung ob. Mit Ausnahme von Canada sind in ganz Britisch-Nord-Amerika die Hundeschlitten das einzige Beförderungsmittel. Das wird auch nach der Fertigstellung der im Bau begriffenen canadischen Ueberlandsbahn nicht viel anders werden. Ganz abgesehen davon, daß diese Bahn in nicht weiter Entfernung von der Grenze der Vereinigten Staaten nur den Süden des genannten Gebietes durchschneidet, wird die Verbindung zwischen den Bahnstationen und dem Inlande mit Hundeschlitten unterhalten werden. Selbst die Post wird mit Hundeschlitten befördert, die in allen Fällen von Halbblutindianern gelenkt werden, welche ein seltsames französisches Kauderwelsch sprechen, aber gewöhnlich so viel Englisch verstehen, daß man sich in dieser Sprache mit ihnen verständigen kann. Die Inhaberin des „Hundeschlittennetzes" ist die altehrwürdige Hudsonsbay-Gesellschaft, die ihre sämmtlichen Handelsstationen während des Winters durch dieses Beförderungsmittel in Verbindung mit einander bringt. Was das heißen will, möge man daraus entnehmen, daß die südlichste Handelsstation von der nördlichsten so weit entfernt liegt, wie der Rhein vom

Aralsee in Central-Asien. Es ist übrigens nicht nöthig, daß der Reisende mit dem Postschlitten dieser Gesellschaft fährt, denn er findet in jedem Indianerdorfe Gelegenheit, einen Hundeschlitten zu miethen.

Noch in einem anderen großen Gebiete ist der Hund als Zugthier von Wichtigkeit: in Kamtschatka und dem nordöstlichen Sibirien. Hier wie dort ist es derselbe Eskimohund, dieselbe Anschirrung, derselbe Schlitten, daher eine abgesonderte Schilderung nicht nöthig ist. Nur als Zugthier hat der Eskimohund Werth, im Uebrigen muß er zu dem großen Hundegesindel gezählt werden, welches nicht würdig ist, daß es die Sonne bescheint. Er ist ein langhaariger, zottiger, feiger Bastard mit vielem Wolfsblut in den Adern, aber von einer Entbehrungsfähigkeit, die ihres Gleichen in der Thierwelt nicht hat. Schon im 6. Monat beginnt die Abrichtung der Hunde, und zwar in der Weise, daß sie mit einem frischen Hautriemen an einen Baum gebunden werden und Futter so weit entfernt hingelegt wird, daß sie es nur erreichen können, wenn sie an dem dehnbaren Riemen scharf ziehen. Damit stärken sie den Nacken und gewöhnen sich daran, einige Minuten stetig zu ziehen. Nach einiger Zeit werden sie für kleinere Touren in den Schlitten gespannt, vor dem dritten Jahre werden sie aber nie zu schweren Arbeiten angehalten. Wie bei allen Thieren, so finden sich auch bei diesen Hunden bedeutende Unterschiede in den Fähigkeiten, und der Reisende, der ein Gespann miethet oder gar kauft, möge in Bezug hierauf nicht gleichgültig sein. Selbst äußere Erkennungszeichen giebt es hierfür, denn allgemein anerkannt ist, daß die rein wolfsfarbigen Hunde, diejenigen also, welche ihrem nichtsnutzigen Stammvater in ihrem Gesammtaussehen am meisten nachgeschlagen sind, am wenigsten taugen, dagegen

die, welche von schmutzigweißer Farbe sind und Haare über die Augen hängen haben, wie die deutschen Schäferhunde, am tüchtigsten sind. Die gelbe Färbung nimmt eine Mittelstellung ein. Alle diese Hunde tragen die Namen von heißen Getränken, wie Rum, Whisky, Branntwein, Chocolade, Kaffee u. s. w., und wenn man ihre Herren wegen dieser sonderbaren Benamsung befragt, so hört man, daß es belebend auf die Hunde einwirke, wenn sie an einem eiskalten Tage im Laufen zu ermüden beginnen und sie hören den Namen eines heißen Getränkes aussprechen; sie glauben also an Hundephantasie. Unerläßlich ist, daß der Leithund eines Gespanns durchaus zuverlässig ist, was aber nur von verhältnißmäßig wenigen Hunden gesagt werden kann. Daher stehen erprobte Leithunde auch hoch im Preis und müssen nicht selten mit 400 Mark bezahlt werden. Manchmal will sich der Besitzer um keinen Preis von ihnen trennen, sind doch seine Leithunde sein höchster Stolz. Andere eingefahrene Hunde kann man für 80, auch wohl für 60 Mark haben — immerhin ein Preis, der Erstaunen erregen muß, wenn man Gelegenheit hat, die Hundeheerden an Ort und Stelle zu sehen. Ich habe in einem Indianerdorfe in Britisch-Nord-Amerika übernachtet, das von 500 Menschen bewohnt war, die 700 Hunde besaßen. Nur der vierte Theil derselben war eingefahren, und diese Mühewaltung und ihr Erfolg wird hoch angeschlagen. Nicht eingefahrene Hunde hätte ich für ein Butterbrod haben können. Ein Gespann mag aus irgend einer Anzahl Hunde bestehen, doch ist es üblich, für Personenbeförderung fünf, für Waarenbeförderung elf zu nehmen. Eine ungerade Zahl ist es immer, weil ein Leithund an der Spitze geht. Zügel werden nicht benutzt, und nur selten eine Peitsche. In der Regel hält der Fuhrmann

einen Stachelstock in der Hand, mit welchem er das Fahrzeug einhalten oder hemmen kann; gelegentlich benutzt er ihn auch zum Vorwärtsstoßen, wie der Kahnführer seinen Fahrbaum. Nur selten schlägt er seine Hunde mit diesem Stock, einestheils weil er ihnen leicht einige Knochen in dem dürren Leibe entzwei brechen könnte, und anderntheils, weil er weiß, es würde doch nicht viel helfen. Es ist nämlich merkwürdig, daß diese Hunde weit mehr vor einem kräftigen Fluche, als vor einem Hieb erschrecken. Es muß aber ein Fluch sein, der ihren Ohren vertraut ist, und in Britisch-Nord-Amerika wird er stets der französischen Sprache entnommen, denn diese soll, nach Aussage der Halbblutindianer, reicher an derben, gräulichen Flüchen sein, wie das Englische und Indianische zusammengenommen. Der Reisende braucht aber diese Flucherei nicht zu erlernen, da er ohne eingeborenen Fuhrmann nicht sein kann, selbst wenn er sich ein Gespann und einen Schlitten kauft. Abgesehen davon, daß es keine Straßen und Wegweiser giebt und nur Landeskundige von Ort zu Ort den Weg finden können, würde er sich mit dem Leithund, diesem Zugführer, nicht ins Vernehmen setzen können, da derselbe nur auf die einheimischen Commandoworte hört. Er lenkt links oder rechts und muntert die anderen Hunde zur größeren Eile an, oder veranlaßt sie zum Stillstehen, je nach dem Zuruf des Fuhrmanns. Man erzählt von intelligenten Leithunden, welche das ermüdete Gespann zur neuen Eile anspornten, indem sie plötzlich die Nase auf die Erde hielten, als ob sie die Fährte eines Wildes gefunden. Dahin raste der Schlitten, und nur der Fuhrmann und der Leithund wußten um den Kniff.

Ein gutes Gespann legt im Durchschnitt 60 bis 80 Kilometer pro Tag zurück — selbst 100, wenn es sein muß,

doch kommt diese außergewöhnliche Leistung selten vor. Voraussetzung ist, daß der Schlitten nicht schwer beladen wird. Wenn es sich um Waaren handelt, sollte die Bürde nicht über 150 Pfund schwer sein, und bei Personenbeförderung muß das gleiche Gewicht eingehalten werden, oder das Gespann muß aus 7 Hunden, statt aus 5, bestehen.

Der Schlitten zur Personenbeförderung ist sehr leicht gebaut. Gewöhnlich besteht er aus einem Brett, das vorne aufwärts gebogen ist, mit einem Rahmen aus Aesten. In Sibirien werden auch wohl Schweifen aus polirten Knochen angebracht. In dem Schlitten macht sich der Reisende aus einem Büffelfell, Teppichen oder Pelzen einen Sitz so gut es gehen will, und der Fuhrmann klammert sich an die Seite oder die Front des Schlittens, läuft auch dann und wann ein Stück nebenher. In Bezug auf die Mitnahme von Proviant und anderen Ausrüstungsgegenständen möge der Reisende die Vorschläge des Fuhrmanns befolgen, der darüber am besten Bescheid weiß. Er möge nur nicht versäumen, so lange er noch an einer Culturstätte weilt, sich mit Pelzkleidern*) zu versehen, denn in solche muß er sich von Kopf bis zu Fuß kleiden. Vergessen möge er eine Pelzmütze nicht, welche über den Nacken und das Gesicht gezogen werden kann; nur Augenlöcher darf das Ueberhängsel haben, das unter dem Kinn zusammengeschnürt wird. Ohne diese Vorsichtsmaßregeln würden ihm Ohren und Nase, vielleicht auch die Wangen erfrieren. Fühlt er, daß trotz wärmster Bedeckung seine Glieder bleischwer werden und die Augen sich zum Schlaf schließen wollen, dann giebt es nur ein

---

*) Außer Pelzkleidern sind 2 Schneebrillen (1 als Reserve) unerläßlich für alle Reisen im hohen Norden.

Rettungsmittel für ihn: Bewegung. Mit energischer Willensanstrengung muß er aus dem Schlitten springen und mit den Hunden um die Wette laufen. Kein Getränk, kein Feuer kann ihm die Wärme und Belebung geben, wie diese Bewegung. Sein weniger warm gekleideter Fuhrmann wird gewiß nicht erfrieren, denn er, der Landeskundige, weiß wie er dem vorzubeugen hat. Es hat seine guten Gründe, wenn er zuweilen vom Schlitten springt und wie ein Besessener den Hunden voraus läuft.

Ein Vergleich zwischen Rennthieren und Hunden ergiebt folgende Vorzüge und Nachtheile:

Das Rennthier sucht sich sein Futter, indem es den Schnee aufkratzt. Ohne daß seine Ernährung darunter leidet, kann deshalb auf die Mitnahme von Futtervorräthen verzichtet werden, einerlei, wie lange die Reise währen soll.

Für die Hunde muß das Futter mitgeführt werden, es sei denn, daß man mit Sicherheit weiß, solches unterwegs beschaffen zu können. Es ist nicht gut angänglich, größere Futtervorräthe als für die Dauer einer Woche mitzunehmen, da man andernfalls eine kostspielig werdende und beschwerlich fallende Futterkarawane einrichten müßte. Eine länger als eine Woche dauernde Reise in die Wildniß kann also kaum unternommen werden.

Eine forcirte Reise kann mit Hunden gemacht werden, aber nicht mit Rennthieren. Die ersteren thun noch Dienste, wenn sie schon erschöpft sind und noch einen vollen Tag nachdem das Futter ausgegangen ist, die letzteren aber legen sich auf die Erde, sobald sie müde oder hungrig sind, und keine Prügel und Scheltworte vermögen sie zu einer weiteren Kraftanstrengung anzuspornen. In solchem Falle giebt es keinen anderen Rath, als die Thiere auszuschirren

und ihnen die Erlaubniß zu geben, sich Futter zu suchen, so lange es ihnen beliebt. Nach dieser Beschäftigung müssen sie manchmal mit Mühe eingefangen werden, während sich die Hunde niemals von den Schlitten entfernen.

Viel eher als mit Hunden und Rennthieren mag der Reisende in die Lage kommen, mit sibirischen Postkutschen reisen zu müssen. Ich folge dem Sprachgebrauch, wenn ich von sibirischen anstatt — wie die richtigere Bezeichnung wäre — von russisch-asiatischen Postkutschen spreche. Denn das ganze russische Asien mit Ausnahme des höchsten Norden ist es, welches von einem Netz von Postlinien durchzogen wird, das zunächst den Regierungszwecken dient, aber auch dem Reisenden Gelegenheit giebt, das enorme Gebiet nach allen Richtungen vollständig sicher und verhältnißmäßig bequem zu durchkreuzen. Ob man an die Küste des weißen Meeres will, oder sich nach der Kirgisensteppe sehnt — stets kann man auf den regelmäßigen Postlinien an das Ziel gelangen. Und sobald in Central- oder Ostasien eine neue Provinz dem großen Zarenreich einverleibt wird, ist die Errichtung von Postlinien eine der ersten Regierungshandlungen.

Bis zu der Küste des kaspischen Meeres kann man mit der Eisenbahn reisen, von dort ab ist man im Sommer auf die Postkutschen — Tarantaß genannt — im Winter auf die Postschlitten angewiesen. Zu ihrer Benutzung ist vor allen Dingen ein Padarojna oder Postpaß von den Behörden nothwendig, denn ohne einen solchen kann man nicht von einer Station zur anderen gelangen. In diesem Document ist der Name, der Wohnort und die Bestimmung des Reisenden, wie die Anzahl Pferde, zu welcher er berechtigt ist, und schließlich der Grad des Passes verzeichnet. Es giebt nämlich drei Grade: der erste wird ausgestellt für hohe

Regierungsbeamte, der zweite für niedere Regierungsbeamte und Civilisten von Rang und Ansehen, und der dritte für den großen Troß der Reisenden. Der Paß des ersten Grades giebt das Recht, daß unverzüglich Pferde beschafft werden müssen, koste es was es wolle; für den zweiten Grad sollen nach Möglichkeit schnell Pferde zur Verfügung gestellt werden, während die Träger des dritten Grades warten müssen, bis Pferde von einer anderen Station eintreffen. Darüber können Stunden vergehen, wenn es der Reisende nicht vorzieht, durch ein entsprechendes Trinkgeld die scheinbar unmögliche sofortige Beförderung möglich zu machen. Er darf überhaupt keinen Augenblick vergessen, daß er auf dem klassischen Boden der Trinkgelder weilt.

Eine besondere Beachtung verdient die Verpackung des Gepäcks. Große Koffer und Kisten sind nicht mitführbar. Chemidans werden von den Russen die breiten, niedrigen Handtaschen von weichem Leder genannt, welche man ausschließlich für seine Siebensachen benutzen sollte. Sie werden auf den Boden der Tarantaß oder des Schlittens gelegt, Stroh oder Heu wird darüber gebreitet und das Ganze mit einem dicken, groben Teppich bedeckt. Auf dieser weichen Unterlage macht es sich der Reisende bequem, er kann sitzen, liegen oder sich zurücklehnen, je nach Belieben. Es giebt keine Sitze in diesen Fahrzeugen und bald lernt man erkennen, daß dies keineswegs als ein Nachtheil zu beklagen ist. Nur ein dickes Kissen als Lehne oder Kopfunterlage ist nothwendig, um den Comfort zu vervollständigen. Wer eine längere Reise unternehmen will, kauft sich in der Regel eine Tarantaß, für eine kürzere miethet man sich eine solche. Dieses Fahrzeug hat, wie eine altmodische Chaise, ein Dach, das zurückgeklappt und bei schlechtem Wetter oder während der

Nacht durch Zusammenschnüren der Frontleder vollständig geschlossen werden kann. Das Sitzgestell ruht auf zwei langen, biegsamen Latten, welche die Stelle von Federn vertreten. Es ist übrigens nicht nöthig, daß sich der Reisende eine Tarantaß kauft oder miethet, denn die Postkutsche, Telega genannt, steht ihm zur Verfügung. Wenn er dieselbe benutzt, muß er aber an jeder Station wechseln, was durch die Uebertragung des Gepäcks und die Mühewaltung, es zu einem neuen Lager herzurichten, ziemlich lästig wird. Viele Reisende ziehen deshalb ein eigenes Fahrzeug vor und wechseln auf den Stationen nur die Pferde.

Unerläßlich ist die Ausrüstung mit Pelzkleidern, die man in jeder größeren russischen Stadt kaufen kann. Es ist nicht nothwendig, daß man theure Pelze kauft. Kleider, welche innen mit Schafspelzen gefüttert sind, werden vollkommen befriedigen. Ich habe in kalten Gegenden stets eine Fütterung von Kaninchen- oder Hasenfellen vorgezogen, und ich meine, daß dieselben in Bezug auf Wärmehaltung unübertrefflich sind. Bei den in solchen Dingen sehr erfahrenen Halbblutindianern in Britisch-Nord-Amerika lernte ich diese Felle schätzen. Decken sah ich dort, welche als Schutz gegen die Kälte nicht übertroffen werden können. Hergestellt waren sie aus Streifen von Kaninchenfellen, die an einander genäht und dann verflochten worden waren.

Besondere Sorgfalt ist auf die Bekleidung der Füße zu verwenden. Wollene Strümpfe, selbst verdoppelt und verdreifacht, reichen nicht aus. Vorzüglich dagegen sind Socken aus Fellen von Kaninchen oder Eichhörnchen, mit den Haaren nach innen. Ein Paar lange Strümpfe aus Schaffellen mit der Wolle nach innen und schließlich Pelzstiefel sollten die Fußbekleidung vollenden. Ein mit Fellen gefütterter

Ueberzieher, der bis auf die Knöchel reicht, ist empfehlenswerth, und wie die Pelzmütze beschaffen sein muß, erwähnte ich oben schon. Zwei Paar Pelzhandschuhe sind nothwendig: ein Paar kurze und ein Paar, welche bis zum Ellbogen reichen und über jene gestreift werden können. Selbstverständlich ist eine solche Ausrüstung nur für den Winter nothwendig; für eine Sommerreise kann sie einfacher sein, doch hüte man sich, nur leichte Kleider mitzunehmen, denn der Temperaturwechsel in ganz Russisch-Asien ist, wie auf jedem großen Continent, schroff, und man wird zuweilen von Kälte oder einem Schneegestöber überrascht, wenn man es am wenigsten erwartet. In den Niederungen Sibiriens können die Mosquitos den Reisenden im Sommer zur Verzweiflung treiben; es ist deshalb nöthig, daß er sich mit einem Schleier versieht, wie ich ihn schon oben für die Wüstenreise empfohlen habe. Ein Paar Handschuhe, am besten aus Sämischleder, sollten zum Schutze der Hände nicht fehlen.

Die Reise kann zu jeder Tageszeit angetreten werden, weil sie, einmal begonnen, Tag und Nacht bis an's Ziel fortgesetzt wird. Ueblich ist es, daß man die Postpferde auf 10 Uhr Abends bestellt, vorausgesetzt, daß man Freunde oder Bekannte an dem Abfahrtspunkte hat; denn mit diesen will man den letzten Tag des Beisammenseins fröhlich verbringen. Der Reisende hüllt sich in seine Pelze oder Teppiche, streckt sich in dem Fahrzeug aus und versucht zu schlafen, während die Pferde in schnellem Trabe den holperigen Weg entlang jagen. In Entfernungen von 15 bis 35 Kilometern werden die Pferde gewechselt und die jedesmalige Vorausbezahlung ist nothwendig. Es empfiehlt sich die Mitnahme eines hinreichenden Betrages von Kleingeld, um die Rechnung des

Postmeisters glatt begleichen zu können, denn demselben pflegt es gewöhnlich am nöthigen „Kupfer" zu fehlen. So stark für ihn auch die Versuchung sein mag, an die vorgeschriebene Taxe muß er sich halten; denn in jedem Stationsgebäude hängt eine Tafel, auf welcher die Entfernungen von den nächsten Stationen und die Preise, welche für jedes Pferd berechnet werden dürfen, verzeichnet sind. Alles zusammengerechnet: Padarojna, Pferdemiethe und Trinkgelder an die Kutscher betragen die Reisekosten in Russisch-Asien ungefähr 10 Pfennig pro Kilometer. Vorgeschrieben sind zwar die Trinkgelder an die Kutscher nicht, allein sparen kann man sie deshalb doch nicht, und die Empfänger suchen sie durch gutes Fahren und allerhand Gefälligkeiten zu verdienen. Ein Schlitten, Kibitka genannt, faßt ganz gut zwei Personen, welche sich ohne Preisaufschlag befördern lassen können. Die Zahl der Personen ruft nämlich keinen Unterschied in der Berechnung hervor, vorausgesetzt nur, daß nicht mehr Pferde erforderlich sind.

Der Postmeister ist durch gesetzliche Vorschrift verpflichtet, allen Reisenden auf Verlangen heißes Wasser und Brod zu festgesetzten Preisen zu liefern. Außerdem kann er ihnen verkaufen, was ihm beliebt. Indessen hat er in der Regel nur Eier anzubieten, und weil das die Reisenden wissen, so versehen sie sich mit dem nöthigen Proviant, namentlich aber mit Thee, Kaffee und Branntwein. In jedem Stationsgebäude befindet sich ein Zimmer speciell für die Reisenden, in welchem stets ein Feuer brennt, an welchem sie sich ein einfaches Mahl bereiten können. Im Sommer können sie natürlich leicht verderbliche Artikel nicht mitführen, im Winter mögen sie sich dagegen den Luxus von frischem Fleisch gestatten; denn die scharfe, trockene Kälte bewahrt

es viele Tage vor Fäulniß. Zwei oder dreimal, je nachdem die Stationen passend erreicht werden, wird ein längerer Halt zur Einnahme eines Mahls gemacht. Wer ganz Sibirien kreuzt, wird in jeder Stadt einen Tag verweilen, falls ihn nichts zur Eile treibt; denn der Weg ist gar lang. Müssen doch zwischen Irkutsk und Astrachan ungefähr zweihundertmal die Pferde gewechselt werden, und wer Irkutsk vom Amur her erreichen will, der hat noch weitere 90 Pferdewechsel zu überstehen. Das wird nach einiger Zeit unendlich langweilig; man freut sich, wenn ein eintägiger Aufenthalt in einer Stadt eine kleine Abwechselung bringt, und in eine noch viel gehobenere Stimmung wird man durch das Pfeifen der Locomotive in Astrachan versetzt. Unstreitig ist der Winter die beste Zeit für eine Reise in Sibirien. Im Sommer sind die schlecht unterhaltenen Wege staubig oder schlammig, das Kreuzen der Flüsse verursacht oft einen längeren Aufenthalt und nebenbei manchen Aerger, die Mosquitos und Fliegen suchen in dichten Schwärmen nach Opfern, die Provisionen verderben rasch und die Tarantaß ist ein schwerfälliges Fahrzeug. Ganz anders im Winter: der Frost versiegelt die Flüsse, verscheucht die Fliegen und Mosquitos, fesselt den Staub, verlöscht das Sumpffieber, schützt die Provisionen lange Zeit vor Fäulniß, und der Schlitten fliegt so glatt und behende über das glänzende Schneefeld dahin, daß es eine wahre Lust ist.

Die Reise mit Jinrikischas, Sänften und Palankins.

Das erste ungewohnte Beförderungsmittel, welches der Weltumsegler trifft, der die oben vorgezeichnete Route einhält, ist die Jinrikischa in Japan. Zwar mag er, wenn er seine Reise nicht zu lange hinausschiebt, gelegentlich eine der beiden alterthümlichen Sänften in diesem Lande sehen, welche Norimon und Cango genannt werden, allein es sind nur Stock-Japaner, welche sich ihrer bedienen, und gewiß nicht mehr lange, denn sie verschwinden rasch. Ein Amerikaner erfand die Jinrikischa und importirte sie von San Franzisko, bis die Japaner ihre Anfertigung erlernt hatten. Dieses fortschrittsgeneigte Volk befreundete sich rasch mit dieser Neuerung, welche jetzt schon über die ganze Inselgruppe verbreitet ist. Der Reisende, der auf seinen Ausflügen in das Innere von Japan nicht auf den kleinen, mit Strohschuhen an den Hufen geschützten Pferden reiten will, ist auf eine Jinrikischa angewiesen. Man möge sich dieses Fahrzeug wie eine s. g. Halbchaise denken, nur leichter gebaut und auf zwei Rädern ruhend. Fortbewegt wird es an einer Doppeldeichsel oder Scheere, wie man in Süddeutschland sagt, gerade so wie ein Schubkarren, wenn er gezogen, nicht geschoben wird. Denn auch die Jinrikischa wird von einem Menschen in Bewegung gesetzt. Der Passagier blickt auf den Rücken des Kuli, der eine Querstange durch die beiden Deichselschäfte steckt, gegen welche er mit seiner Brust drückt. Das Halbverdeck kann mit verschnürbaren Lederklappen so geschlossen werden, daß der Reisende gegen Wind und Wetter vollständig geschützt ist. Nur für eine Person ist die Jinrikischa berechnet, aber

nicht selten sieht man zwei schmächtige Japaner den einen Sitz theilen.

Wenn der Reisende einsteigen will, senkt der Kuli die Deichselenden bis zur Erde, dann hebt er die Kreuzstange sacht bis zur Brust und fort rennt er im Hundetrab. Für kürzere Touren genügt ein Kuli, für einen längeren Ausflug aber muß man zwei oder gar drei miethen. Nur einer zieht und die anderen laufen nebenher und lösen ihn in kurzen Pausen ab. Die Ausdauer und das Laufvermögen dieser Menschen ist bewundernswerth, doch soll man keine zu großen Anforderungen stellen, wenn nur ein Kuli zieht. In diesem Falle sollte man so rücksichtsvoll sein und aussteigen, wenn es scharf bergauf geht, oder tiefer Sand den Weg bedeckt. Anders wenn man drei Kulis zur Verfügung hat, dann darf man Leistungen erwarten von 75 Kilometern in 12 Stunden mit nur 3 Pausen von je $^1/_4$ Stunde. Die Kulis nennen das keine Ueberanstrengung und bleiben guter Laune, einerlei, ob die Sonne brennt oder der Regen in Strömen fällt. Sie freuen sich auf ihren Lohn, der doch nach europäischen Begriffen außerordentlich gering ist. Der Tarif, welchen die japanische Regierung in Nachahmung der europäischen Droschkentarife veröffentlicht hat, spricht ihnen 40 Pfennige für die Stunde und 2 Mark für den Tag von 12 Stunden zu. Gerne gehen aber die Kulis den Vertrag ein, für 12 Mark die 7 Wochentage jederzeit zu Diensten zu stehen. Ein Reisender, der sich einige Zeit in Japan aufhalten will, kauft sich am besten eine Jinrikischa, die er neu für 100, gebraucht für 50 Mark und wohl noch billiger haben kann. Er miethet sich 2 Kulis für je 28 bis 36 Mark den Monat (ohne Beköstigung) und verfügt dann zu jeder Zeit des Tages über zwei Diener, die nicht allein zum

Ziehen der Jinrikischa, sondern zu jeder Arbeit bereit sind. Es muß gesagt werden, daß eine Fahrt in der Jinrikischa für einen fühlenden Menschen nicht angenehm ist, weil seine Augen fortwährend auf den schweißtriefenden, sich hart abmühenden Kuli fallen, und ganz gewiß wird bei der ersten Fahrt ein Gefühl des Mitleids wach werden, das sich mit Selbstvorwürfen paart. Trost findet man nur in dem Gedanken, daß es der Kuli als eine Gunst betrachtet, in dieser Weise beschäftigt zu werden, und daß ihm nichts unangenehmer ist, als wenn man sein Dienstanerbieten ablehnt. Man muß ihn wie einen Mann betrachten, den man in den Hof stellt, um Holz zu hacken, oder in den Steinbruch, um Steine zu brechen, und wie dieser Mann froh sein wird, einen Verdienst zu haben, so ist es der Kuli, der deine Jinrikischa zieht. Und wenn du zufrieden mit ihm warst, dann gieb ihm einige Pfennige extra, er wird dir in rührender Weise dafür danken.

Anders wie die Japaner denken die fortschrittsfeindlichen Chinesen über die Jinrikischa — ein Wort, das nebenbei bemerkt aus den drei japanischen Wörtern Jin = Mann, riki = Kraft, scha = Wagen, im Zusammenhange also meinend: Mannkraftwagen, gebildet worden ist. Nur einige wenige Exemplare sieht man in Schanghai und Hongkong. Sie blieben bis jetzt bei ihrem altehrwürdigen Beförderungsmittel, der Sänfte aus Bambusstäben mit einem Luftloch in dem Dach und mit Vorhängen an den beiden Seiten und der Front, die aufgerollt werden können. Sie gleicht einem Großvaterstuhl, der auf drei Seiten mit Gardinen verhangen ist und ein Schutzdach hat. Auf einem festen Schemel können die Füße ruhen und auf Seitenlehnen die Arme. Es muß zugegeben werden, daß man in einer solchen Sänfte

ganz comfortabel sitzt. An beiden Seiten sind Hülsen angebracht, durch welche je eine Bambusstange gesteckt wird, die vorne und hinten 3 bis 4 Fuß hervorragt. Wenn man sich innerhalb einer Stadt von Ort zu Ort tragen läßt, nimmt man nur zwei Kulis, welche auf jede Schulter eine Bambusstange nehmen. Für Ausflüge in das Land oder in die nächste Umgegend, wie beispielsweise von Hongkong nach dem Victoria Peak, einem herrlichen Aussichtspunkt über Stadt und Hafen, muß man 4 Kulis miethen. Sie wechseln nicht zwei und zwei ab, sondern tragen zu gleicher Zeit, alle 10 Minuten wechseln sie aber ihre Plätze, um die Bambusstange auf die andere Schulter zu bringen, und alle halbe Stunde stellen sie für einige Minuten die Sänfte auf die Erde, um auszuruhen. Sobald man eingestiegen ist und es sich bequem gemacht hat, heben die Kulis auf einen Wink die Sänfte auf ihre Schultern und bewegen sich in jenem eigenthümlichen schwingenden Schritt, der den Chinesen eigen ist, wenn sie Lasten tragen. Da sie außerdem in der Regel gleichen Tritt halten und die Bambusstangen etwas elastisch sind, so entsteht eine sanfte, gleichmäßige Schaukelung der Sänfte, die für ihren Insassen recht angenehm ist. Aus diesem Grunde, und weil fast alle Straßen der chinesischen Städte so eng sind, daß sie nicht mit Wagen befahren werden können, werden sich die Sänften noch lange in China erhalten. Theuer ist diese Beförderungsmethode auch nicht, es ist sogar sehr fraglich, ob Droschken mit Pferden bespannt die gleichen Dienste billiger verrichten könnten. Denn menschliche Arbeitskräfte sind billig in Ostasien, wie ich es schon bei Besprechung der Jinrikischas gezeigt habe. Auch die chinesischen Sänfteträger müssen sich an einen vorgeschriebenen Tarif halten: 40 Pfennige für eine kurze Strecke

innerhalb einer Stadt und für längere Touren nach Verhältniß. Vier Träger kann man einen Tag von 12 Stunden für 4 Mark haben, ohne Verpflichtung für ihres Leibes Nothdurft zu übernehmen, und wenn man Kulis für einen Monat oder länger miethet, kann man sie für dieselben Löhne haben, wie in Japan. In Schanghai und anderen Städten Nord-Chinas wird sogar der Schubkarren zur Menschenbeförderung benutzt, jedoch nur von Eingeborenen. Ich brauche wohl kaum zu sagen, daß dieses Fahrzeug nicht empfehlenswerth ist. Wer das nicht glaubt, der möge sich in Deutschland oder wo immer er dieses Buch liest, in einen Schubkarren setzen und über ein holperiges Pflaster fahren lassen, und gewiß wird er nach 5 Minuten einer Meinung mit mir werden. In Peking giebt es eine Anzahl federloser Karren, von einem Pferd gezogen, welche man als chinesische Droschken bezeichnen kann, doch können sie in viele Straßen nicht eindringen.

Als eine Art Sänfte kann auch die Palankin in Indien betrachtet werden. (Die Engländer schreiben Palankeen und die Eingeborenen kürzen das Wort in Palkee ab.) Sie besteht aus einer vollständig aus Holz hergestellten Kiste von ungefähr 7 Fuß Länge, 3 Fuß Breite und 4 Fuß Höhe. An jeder Seite ist eine Schiebthüre, und das Innere ist mit einer Matratze und einem Kopfkissen ausgestattet. An jeder Ecke ist eine 3 bis 4 Fuß lange Stange angebracht und gewöhnlich mit eisernem Beschlag gesichert. Um die Palankin in Benutzung zu nehmen, schiebt man zunächst den Mittelpunkt von Ferse und Hinterhaupt in die Seitenthür, bis man es zu einer sitzenden Position gebracht hat. Dann bringt man durch einen energischen Schwung Kopf und Füße zu gleicher Zeit in das Innere und streckt sich der Länge

nach auf die Matratze. Von dem Insassen wird erwartet, daß er sich ruhig verhalte, um das Gleichmaß der Schwingungen nicht zu stören, welche die Träger durch ihre federnden Tritte hervorrufen, und das entnervende Clima Indiens ist ganz darnach angethan, daß man diese Erwartung gerne erfüllt. Acht Träger sind nothwendig, von welchen die Hälfte nebenherläuft und die andere Hälfte, wenn sie ermüdet ist, ablöst. Nachts ist zum Mindesten ein Fackelträger nothwendig, und wer auf Decorum hält, läßt sich von vier begleiten, von welchen zwei vor und zwei hinter der Palankin laufen. Früher war die Palankin allgemein üblich zum Menschentransport in den Städten, mehr aber noch auf längeren Reisen; neuerdings wird sie aber immer mehr von anderen Beförderungsmitteln verdrängt. Die Straßen der Städte sind verbessert worden und werden nun von Droschken befahren, welche die Engländer eingeführt haben und für ungefähr 5 Mark den Tag gemiethet werden können. Auch manche gute Landstraße ist gebaut worden, mehr aber noch trägt zur Verdrängung der Palankin die Eisenbahn bei, deren Linien in raschem Fortschritt länger und verzweigter werden. Schon aus Sparsamkeitsrücksichten muß die Palankin fallen wo die Lokomotive pfeift, denn für eine Reise ins Innere des Landes sind 16 Träger nothwendig. Soll das in Indien übliche Gepäck eines reichen Mannes mitgeführt werden, so sind weitere 8 bis 12 Träger nothwendig, und mit Hinzufügung der Fackelträger und anderen Diener schwillt die Begleitsmannschaft auf 35 bis 40 Köpfe an. Alle 15 Kilometer befindet sich an den Heerstraßen eine Station, wo längere Zeit Halt gemacht, ausgeruht und gespeist wird, und wo solche Stationen nicht sind, wird in annähernd gleichen Streckenabschnitten in einem

Dorfe gerastet. Die Palankin ist also weder ein rasches, noch ein billiges Beförderungsmittel.

Gelegentlich benutzt man in Indien auch die Dhulie, welche Aehnlichkeit mit einem Sessel und an der Front wie an beiden Seiten Musselin- oder Leinwandvorhänge hat. Sie erfordert nur 12 Träger, da sie leichter wie die Palankin ist.

Die Reise in die Wildniß.

Es ist nicht leicht, in einem kurzen Abschnitt eine allen Lesern, welche Veranlassung haben, Rath in diesem Buche zu suchen, genügende Auskunft über eine Reise in die Wildniß zu geben, da es wesentlich darauf ankommt, in welchem Erdtheil die betreffende Wildniß liegt, zu welchem Zwecke sie bereist werden soll und ob zu Wagen, zu Pferde oder zu Fuß. Sollten meine Besprechungen allumfassend sein, dann müßte ich ein separates Buch über diesen Gegenstand schreiben; ich bin also gezwungen, das für alle Fälle Wissenswertheste zusammenzudrängen. Der Reisende wird bei einigem Nachdenken und mit Hülfe von Erkundigungen, die er an der Grenze der Wildniß, welche er betreten will, einziehen kann, das Richtige für seinen besonderen Fall finden. Manches habe ich ja auch schon in den vorstehenden Abschnitten gesagt, was mit Nutzen für eine Reise in die Wildniß nachgelesen werden und dessen Wiederholung ich mir hier ersparen kann.

Ich werde zunächst die Reise zu Fuß, dann zu Wagen und zu Pferd kurz besprechen und schließlich einen Anhang von

Vorschriften geben, welche auf den Erfahrungen vieler Reisender fußen und für jede Reisemethode von Nutzen sein können.

Am kürzesten kann ich mich über die Reise zu Fuß fassen, denn es kommt nur selten vor, daß Reisende die Wildniß ohne Begleitung von Reit- oder Packthieren kreuzen. Schon die Schwierigkeit des Transportes von Lebensmitteln verbietet es. Nur wenn es sich darum handelt, einen Abstecher in die Wildniß zu machen, kann an eine Fußreise gedacht werden, und auch dann nur, wenn sie nicht über 14 Tage dauert und Wild vorhanden ist, auf das ergiebige Jagd gemacht werden kann. Eine Feuerwaffe und der nöthige Schießbedarf sind somit die unentbehrlichsten Ausrüstungsgegenstände. Da sie eine ziemliche Bürde bilden, muß jeder nicht durchaus nothwendige Artikel zurückbleiben. Wenn keine Aussicht vorhanden ist, unter Bäumen die Nacht zu verbringen, dann sollte ein kleines Zelt nicht fehlen, denn so viel auch die Dichter und Romanschreiber schon gesagt und gesungen haben von „der Erde als Bett, einem Stein als Pfühl und dem Himmel als Decke", so bleibt es doch wahr, daß ein solches Nachtlager nicht allein ein hartes Geschick, sondern auch gesundheitsgefährlich ist. Man wende mir nicht ein, daß während eines Feldzuges Tausende Soldaten unter freiem Himmel schlafen müssen und es als selbstverständlich hinnehmen. Das ist wohl wahr, allein man frage sie nur, was sie während dieser Nächte empfunden haben, und richte auch ein Wort an sie in Bezug auf die Nachwehen! Sodann darf nicht übersehen werden, daß der Soldat bei seinem Bivouakfeuer liegt, daß ihm Holz, Stroh und kräftige Nahrung geliefert werden und er nach einigen Tagen in ein Quartier kommt, wo er sich erholen kann.

Ich habe in Europa bei Bivouakfeuern geschlafen und in den nordamerikanischen Wildnissen mutterseelenallein unter freiem Himmel viele Nächte verbracht: man möge mir glauben, das ist ein gewaltiger Unterschied. Nur selten mag es sich treffen, daß man in einer Wildniß reist und die Nächte so warm und trocken sind, daß das Schlafen unter freiem Himmel ein Genuß ist. Viel häufiger trifft man es, daß nach Sonnenuntergang eine empfindliche Kühle eintritt, ein schwerer Thau fällt, oder, was noch unangenehmer ist, ein kalter Wind aufspringt. Als ein Glück habe ich es in der Wildniß betrachtet, wenn ich in einem Fichtengehölz oder nur unter einem Fichtenbaum schlafen konnte. Auf den trockenen, weichen Nadeln, geschützt von den dichten, dem Wind und Thau wehrenden Zweigen schläft es sich herrlich. Ein Laubholzwald bietet schon weniger Annehmlichkeiten, weil seine Zweige nicht so sehr schützen, namentlich aber, weil das am Boden faulende Laub stets feucht ist. Immerhin ist er dem freien Lande vorzuziehen, wo ein künstlicher Schutz nothwendig wird. Empfehlen will ich aus Erfahrung ein Zelt, wie es die Goldsucher im Westen Nord-Amerikas auf ihren Erforschungstouren mitnehmen. Es besteht nur aus einem Stück Segelleinewand, das man vor der Abreise in kochendes Leinöl tauchen sollte, um es haltbarer und wasserdichter zu machen. Das Zeltgestell besteht aus zwei drei Fuß langen Stäbchen, die an dem einen Ende gegabelt sind; von jedem Ast kann man sie abschneiden. Mit einem Zwischenraum von $5^1/_2$ Fuß werden sie in die Erde gesteckt, und ein Längsstäbchen in die Gabeln gelegt. Ueber dieses einfache Gestell wird das Segeltuch gebreitet, das so groß sein muß, daß seine Enden rundum auf der Erde liegen. Eine passende Größe ist 7 Fuß Länge und 4 Fuß Breite. Auf der

Windseite befestigt man das Tuch mit einigen Holzpflöckchen in der Erde und von der entgegengesetzten Seite kriecht man unter dieses billige, leicht transportable und schnell aufzuschlagende Zelt.

Die europäischen Reisehandbücher empfehlen in der Regel den Fußreisenden, Schuhe zu tragen, da sie leichter wie Stiefel seien und die letzteren die Fußgelenke beschwerten, also schwächten. Diese Vorzüge lasse ich nur gelten bei trockenem Wetter auf guter Straße. In der Wildniß aber sind Schuhe niemals zweckmäßig. Da gilt es, durch Schlamm, Wasser und Schnee zu waten, durch feuchtes Gras zu gehen und geschützt zu sein gegen Schlangen, die in der Regel nach den Beinen beißen. Schwer brauchen die Schäfte nicht zu sein, wohl aber hoch, jedenfalls sollten sie bis an die Kniee reichen. Wenn man solche Stiefel nach der untenstehenden Vorschrift wasserdicht macht, kann man manchen Bach und Sumpf trockenen Fußes durchwaten, und das lernt man in der Wildniß hochschätzen. Sodann ist man bei solcher Schafthöhe gegen Schlangenbisse während des Marsches ziemlich sicher, denn es kommt nur selten vor, daß eine Schlange an einen aufrechtstehenden Mann höher als bis zu den Knieen hinaufspringt. Die Absätze der Stiefel müssen niedrig und breit und mit einem leichten Hufeisen beschlagen sein. Die Sohlen sollten ebenfalls breit und gegen das Oberleder etwas vorstehen, auch mit Kopfnägeln beschlagen sein. Wenn man Hufeisen und Kopfnägel anwendet, sind Doppelsohlen unnöthig, die vermieden werden sollten, da sie dem Stiefel die Elasticität nehmen und damit das Gehen sehr erschweren. In der schusterlosen Wildniß muß natürlich an lange Haltbarkeit des Fußzeuges gedacht werden und die erwähnte Vorsichtsmaßregel ist die beste. Schlottern dürfen

die Stiefel an den Füßen nicht, aber auch nur nicht zu eng sitzen, namentlich müssen die Zehen vollen Spielraum haben.

An weiße Hemden darf in der Wildniß nicht gedacht werden, es genügen zwei wollene Unterhemden, von welchen eines in Reserve gehalten wird, während man das andere wäscht. Ebenso genügen zwei wollene Unterhosen und zwei Paar wollene Strümpfe. Die Oberkleider sollten von starken Stoffen, am besten von Twist, sein. Nothwendig ist ein langer, warmer Ueberrock, oder was noch besser ist, ein Gummimantel, denn derselbe ist leicht zu transportiren, schützt vor Nässe und hält warm. Ein breitrandiger weicher Filzhut sollte die Kopfbedeckung sein. Kochgeschirr muß man entbehren können mit Ausnahme eines Zinnbechers, in welchem man sich Kaffee oder Thee bereitet, und der nebenbei auch zum Wassertrinken benutzt werden kann. Das Fleisch muß man braten lernen, wie es weiter unten beschrieben wird. Als Behälter für die verschiedenen Ausrüstungsgegenstände mag eine Jagdtasche dienen, doch hat mir meine Erfahrung gezeigt, daß ein Reisetornister, wie er in der Neuzeit auch in Deutschland zu Fußtouren in Aufnahme gekommen ist, den Vorzug verdient. Er läßt die Arme freier und das Gewicht weniger fühlen, als die Jagdtasche, die fortwährend auf dem Hüftknochen baumelt.

Eine goldene Regel ist, sich bei Sonnenaufgang zu erheben, nach eingenommenem Frühstück den Marsch zu beginnen und ihn während der heißen Mittagsstunden zu unterbrechen. Die Hauptmahlzeit sollte auf den Abend verlegt werden, denn mit gefülltem Magen marschirt es sich nicht gut. Auch reichliches Wassertrinken beeinträchtigt die Marschfähigkeit, und noch weit mehr der Genuß geistiger Getränke, namentlich des Branntweins. Man halte mich

für keinen Temperenzler, ich rathe nur zu dem Grundsatz: alles zu seiner Zeit. Es ist leider ein in Deutschland allgemein verbreiteter Wahn, man müsse sich auf einem anstrengenden Marsch, zumal bei warmer Witterung, von Zeit zu Zeit mit einem tüchtigen Schluck Branntwein stärken, und wer Gelegenheit hat, mit Soldaten zu marschiren, der kann beobachten, wie tief eingewurzelt diese Thorheit ist. Daher denn auch die oft beschämende Marschuntüchtigkeit dieser im rüstigsten Alter stehenden Leute. Wenn wir uns in dieser Beziehung einen auf hundertjährige Erfahrung gegründeten Rath holen wollen, müssen wir uns an die mustergiltig geleitete Hudsonsbay-Gesellschaft wenden. Es hat seine guten Gründe, daß dieselbe seit 25 Jahren ihren Jägern, Trappern, Bootsleuten und allen Beamten, welche das wilde Pelzland zu durchstreifen haben, mit der größten Strenge die Lieferung von geistigen Getränken verweigert. Nur bei Festlichkeiten wird eine Ausnahme gemacht. Thee ist das Getränk dieser Menschen, deren Heimat die Wildniß ist, und auf Grund eigener Erfahrung gebe ich ihm ebenfalls das beste Zeugniß. Wohl ist der Kaffee ein belebendes Getränk, er eignet sich aber besser als Reizmittel für Kopfarbeiter als für Fußgänger. Ich erinnere an die oben erwähnten Kulis in Japan und China, deren Lauffähigkeit und Ausdauer ich staunenswerth nannte. Ihr Reizmittel, ohne das sie diese Eigenschaft nicht entwickeln, ist der Thee, von dem sie während der Reise bei jeder Mahlzeit eine beträchtliche Quantität zu sich nehmen. Alle europäischen Reisenden sprechen mit der größten Bewunderung von der Leistungstüchtigkeit der Lastträger in den südamerikanischen Andes. Ohne Cocablätter, ein dem Thee ganz nah verwandter Artikel, sind sie aber nicht zu bewegen, eine Reise anzutreten,

weil sie wissen, daß sie in Ermangelung derselben der geforderten Anstrengung nicht gewachsen sind. Solcher Beispiele ließen sich noch viele anführen. Während strenger Kälte ist — wie auch die Nordpolfahrer anerkennen — Chocolade vorzuziehen. Sie ernährt zugleich, was der Thee nicht thut, und kann deshalb zur Verminderung der Last an Stelle eines anderen Nahrungsmittels mitgeführt werden. Ein anderes vorzügliches Stärkungsmittel sind rohe oder getrocknete Zwiebeln, freilich ein Artikel, den nicht Jeder genießen kann. Die professionirten amerikanischen Schnellläufer preisen Zwiebeln als das nachhaltigste Reizmittel, und hinzufügen will ich, daß sie nicht allein nahrhaft, sondern auch gesund, bei langsamer, schlechter Verdauung und träger Leberthätigkeit sogar ein vorzügliches Heilmittel sind. Ich habe stets für einen kleinen Zwiebelvorrath gesorgt, wenn möglich getrocknet, damit ich nicht unnöthiges Gewicht zu schleppen brauchte, denn ich habe sie als Stärkungsmittel schätzen gelernt, wie auch zur Vertreibung von Erkältungen des Magens und des Unterleibes. Für diesen Zweck dürfte es in keiner Apotheke einen besseren Stoff, sicher keinen, der rascher wirkt, geben. Wem der Genuß von Zwiebeln versagt ist, dem empfehle ich Ingwer, der am besten in natürlichem Zustande mit etwas Brod, Zwieback oder dergleichen gekaut und verschluckt wird; auch in Confect verbacken thut er gute Dienste. Er ist ein vorzügliches Stärkungsmittel und schützt den Magen vor Erkältungen. Um noch einmal des Durstes zu gedenken, so sei empfohlen, morgens nach dem Frühstück eine Quantität Thee zu bereiten, den man in einem Gefäße mit auf den Marsch nimmt, um ihn kalt zu trinken, wenn man Durst oder Erschöpfung fühlt. Bei kürzeren Ausflügen können gekochte Aepfel vortreffliche Dienste leisten. Man nimmt sie in einem

passenden Behälter mit und steckt eine Schnitte in den Mund, sobald man durstig ist, schluckt sie aber nicht sofort hinunter, sondern hält sie so lange wie möglich im Mund. Man wird erstaunt sein, wie lange man auf diese Weise den Durst fern halten kann, und wie eine solche kühlende Apfelschnitte viel labender und belebender wirkt, als ein Trunk Wasser. Es giebt Bonbons, die mit Citronen- oder einem anderen kühlenden Fruchtsaft gefüllt sind und ebenfalls den Durst fern halten, wenn sie im Munde langsam zum Aufweichen gebracht werden, doch würde ich Apfelschnitte vorziehen. Ein nasses Taschentuch um den Hals gebunden hält ebenfalls lange den Durst zurück.

Ueberanstrengungen müssen sorgsam vermieden werden, und wenn ein Reisender an größere Fußtouren nicht gewöhnt ist, möge er anfangs seine Tagemärsche nicht über 6 Stunden ausdehnen. Bringt er sie nach und nach auf 10 Stunden, dann hat er erreicht, was erfahrene Reisende eine volle Mannesleistung nennen. Man möge bedenken, daß sich die Strapazen Tag für Tag wiederholen, und daß man nicht in der Wildniß, wo es keine Hülfe und Pflege giebt, zusammenbrechen darf.

Die bequemste und ungefährlichste Reise durch die Wildniß kann man unstreitig mit einem Wagen, oder noch besser — wie es auch gewöhnlich geschieht — mit einer Wagenkarawane machen. Da mag der Mann, dem Comfort nicht Lebensbedürfniß ist, manchmal vergessen, daß er sich in der Wildniß befindet, denn behaglich schläft sich's unter dem Wagenverdeck, und mancher liebgewordene Ausrüstungsgegenstand kann mitgeführt werden, auf welchen man andernfalls verzichten müßte. Aber nur für Prairien oder rollendes Hügelland möge man Wagenkarawanen planen, in

Gebirgsgegenden sind sie nicht anwendbar. Kann man gute Weide erwarten, dann sind den Pferden und Maulthieren Ochsen als Zugthiere vorzuziehen. Sie bewegen sich allerdings langsamer vorwärts, sind aber ausdauernder, und — was häufig vorkommen mag — an sumpfigen und steilen Stellen viel zugfester. Da sie als Wiederkäuer in einer gegebenen Zeit mehr Futter einnehmen können als Pferde und Maulthiere, so ergiebt sich daraus nicht allein ein Zeitgewinn auf dem Marsche, sondern auch die Möglichkeit, daß Ochsen, wenn Futtermangel während eines Tages oder noch länger eintritt, ihre volle Leistungsfähigkeit behalten, während Pferde und Maulthiere sofort ihre Tüchtigkeit verlieren würden. Für die Letzteren muß Getreide mitgenommen werden, wenn sie daran gewöhnt waren, die Ochsen begnügen sich stets mit Gras, von dem sie während der Nacht so viel fressen, daß sie Tags über vollauf Stoff zum Wiederkäuen haben. Müssen Zugthiere aus Noth geschlachtet werden, so ist Ochsenfleisch eine werthvollere Nahrung wie Pferde- oder Maulthierfleisch, und wenn die Wagen zurückgelassen werden müssen, dann können die Ochsen ebenso wie Pferde und Maulthiere als Lastthiere, ja selbst als Reitthiere benutzt werden. In Süd-Afrika ist es sogar gebräuchlich, daß man Ochsen reitet, und einige Reisende erzählen, daß sie auf diese Weise mit Befriedigung einige tausend Kilometer zurückgelegt haben.

Mit Ochsen kann man 20 bis 30 Kilometer, mit Pferden und Maulthieren 30 bis 45 Kilometer den Tag zurücklegen. Wenn die Reise durch eine gute Weidegegend geht, empfiehlt es sich, einige Kühe mitzunehmen, denn es ist nicht allein angenehm und bei der nun einmal nicht zu umgehenden einseitigen, vorzugsweise aus gesalzenem,

geräuchertem und auf andere Weise präservirtem Fleisch bestehenden Kost gesundheitsförderlich, täglich Milch zu trinken, sondern man erspart auch den Einkauf und Transport einer entsprechenden Menge Nahrungsmittel.

Die Wagen sollten leicht, aber möglichst dauerhaft und von durch und durch trockenem Holze gebaut sein, damit der Temperaturwechsel keinen Einfluß auf sie haben kann. Vorzuziehen sind solche Wagen, welche nach deutscher Bauart in Vorder- und Hinterwagen zerlegt werden können, damit man, wenn ein Rad oder eine Achse bricht, anstatt den ganzen Wagen verlieren zu müssen, einen Karren aus ihm herstellen kann. Der Wagenaufsatz, oder, wie er in einigen Gegenden genannt wird, das Wagenschiff, sollte wasserdicht sein, damit die Ladung beim Kreuzen eines Flusses trocken bleibt und er erforderlichenfalls als Boot benutzt werden kann, wenn ein tiefes Gewässer ohne Furt passirt werden soll. Ein Wagendach aus doppeltem Segeltuch muß auf die Weise hergestellt werden, wie es bei den in raschem Verschwinden begriffenen deutschen Frachtgüterwagen zu sehen ist. Die Ladung muß festgepackt werden, damit sie während der holperigen Fahrt nicht von einer nach der anderen Seite und von vorne nach hinten und umgekehrt geworfen wird. Dadurch erleidet sie Beschädigungen und die Fortbewegung wird erschwert. Kisten und Fässer sollten nicht mitgeführt werden, mit Ausnahme eines Fasses zur Bergung von Wasser, von dem weiter unten die Rede ist. Fleisch und Mehl sollten in Säcke gepackt werden und Zucker und Salz in Beutel aus Wachstuch, damit sie vor Feuchtigkeit bewahrt bleiben. Kaffee und Thee sind in festschließenden Metallbüchsen aufzubewahren. Früchte und Gemüse sind ebenfalls in Säcke zu packen, wenn sie getrocknet sind. In diesem Zustande

sind sie haltbarer und nehmen weniger Raum in Anspruch als in Büchsen präservirt. Für eine längere Reise sind diese Artikel zur Verhütung von Skorbut nothwendig. Ist ihre Beschaffung aus irgend einem Grunde nicht möglich, dann sorge man für einige Flaschen Citronensaft, und sind diese nicht zu haben, für irgend einen anderen säuerlichen Obstsaft.

Gewürze und Streichhölzer müssen in gut verkorkten Glasflaschen aufbewahrt werden. Für jede 6 Mann ist ein Feuerkessel, ein Kaffeetopf und eine Bratpfanne nothwendig; Teller müssen zurückgelassen werden, wie man denn überhaupt das Kochgeschirr auf's Nothwendigste beschränken soll. Man ißt direct aus dem Kessel oder der Pfanne, und den Kaffee trinkt man aus den Wasserbechern, von welchen jeder Mann einen haben mag. Löffel, Messer und Gabeln können in voller Ausstattung mitgenommen werden. An jedem Wagen soll ein Metalleimer hängen, da er zum Tränken der Thiere erforderlich sein kann; ferner eine Axt, eine Pickhaue, eine Schaufel und einige Reservestücke und Ketten. Selbst für den Fall, daß alle Reisegenossen Platz zum Schlafen unter den Wagendächern finden, darf keiner einen guten Teppich vergessen. Eine gute Büchse, ein Revolver und ein Waidmesser dürfen dem Manne nicht fehlen zur Wehr gegen menschliche Feinde und wilde Thiere, wie zur gelegentlichen Jagd. Zur Beziehung des Nachtlagers empfiehlt sich die nordamerikanische Methode als die beste. Die Wagen werden in einem großen Kreise mit zwei Oeffnungen aufgefahren und in dem auf diese Weise gebildeten Pferch müssen sämmtliche Thiere übernachten. An den Oeffnungen, die durch Verschiebung eines Wagens leicht geschlossen werden können, werden Wachen aufgestellt, die bei Annäherung von

Feinden Alarm geben. Hinter dieser Wagenburg kann sich die Reisegesellschaft wirkungsvoll vertheidigen, und kein tüchtiger „Hauptmann" wird erlauben, daß die Nacht anders als in solcher Wagenaufstellung verbracht wird. Er wird ferner darauf halten, daß ein Mann nach dem Aufbruch der Karawane noch auf dem Lagerplatz bleibt, um genau nachzusehen, ob nichts vergessen wurde. Manche gegenseitigen Vorwürfe werden durch diese einfache Vorsichtsmaßregel verhütet, und dann ist auch bei der spärlichen Ausrüstung der Verlust eines wenn auch noch so unbedeutenden Gegenstandes empfindlich.

Eine der größten Schwierigkeiten, welche eine Karawane zu überwinden hat, ist das Kreuzen von Flüssen, die keine Furt haben. Wenn das Bett mit tiefem Sande angefüllt ist, sind solche Uebergänge nicht ungefährlich. Unerläßlich ist es in solchen Fällen, Thiere und Wagen in fortwährender Bewegung zu halten, sobald die Grenze des Sandes überschritten ist. Die Vorsicht gebietet, die Gespanne zu verdoppeln, natürlich müssen sämmtliche Thiere dann einmal über den Fluß zurückgeführt werden. Der Fuhrmann muß mit einer langen Peitsche an der Front des Wagens stehen und ein Reiter, der neben dem Gespann den Fluß kreuzt, muß ihn unterstützen, und wenn ein anderer Reiter vor dem Gespann herreitet und die Vorderthiere an einem Lasso zieht, wird der Uebergang um so leichter stattfinden. So lange das Gefährt in Bewegung gehalten wird, ist keine Gefahr zu befürchten; sobald es aber zum Stillstand kommt, sinkt es ein — tiefer und tiefer, bis es rettungslos verloren ist. Bei solchen Flußkreuzungen tritt die Tüchtigkeit der Ochsen als Zugthiere glänzend zu Tage. Einerlei, wie steil und schlüpferig auch die Ufer sind, wie lose auch der Boden unter

ihren Füßen sein mag, sie ziehen stetig aus Leibeskräften vorwärts, und wenn sie schließlich das Unmögliche nicht möglich machen können, so versuchen sie doch ihr Bestes. Pferde sind schon eher geneigt, vor Schwierigkeiten zurückzuschrecken und zu hufen, wenn der erste energische Anlauf erfolglos bleibt. Die Vorsicht soll man nicht versäumen, sie vor Eintritt in den Fluß nach Herzenslust Wasser saufen zu lassen, da sie sonst Miene machen könnten, dieses Geschäft mitten im Fluß zu besorgen. Maulthiere sind bei Kreuzungen am unzuverlässigsten. Mit ihrer bekannten Störrigkeit weigern sie sich manchmal, ihre Hufe zu benässen, und ich weiß zu erzählen, daß wir einmal 9 Mann hoch an einem mausgrauen Maulthier 2 Stunden lang gezogen, gedrückt und natürlich mit obligaten Verwünschungen geprügelt haben, ohne es auch nur einen Centimeter vorwärts zu bringen. Als wir ermüdet rathlos im Kreise saßen, kreuzte es plötzlich auf eigene Rechnung und Gefahr das Flüßchen. Schlimmer noch ist ihre nicht seltene Angewohnheit, sich im Wasser niederzulegen, wie sie es auch im Schnee thun. Durch kein anderes Mittel können sie dann fortbewegt werden, als daß ein Seil um ihren Hals geschlungen wird, an dessen Ende am jenseitigen Ufer ein Zugthier gespannt wird.

Wenn eine starke Strömung vorhanden ist, sollte die Kreuzung in schräger, flußabwärts gehender Richtung stattfinden, da dann die Strömung nicht überwunden zu werden braucht, sondern tragen und schieben hilft.

Weitaus die meisten Reisen in die Wildniß werden mit Hülfe von Reit- und Lastthieren gemacht. Von den Kameelen habe ich schon an anderer Stelle gesprochen, ich kann mich deshalb hier auf die Erwähnung von Pferden und Maulthieren beschränken. Die Letzteren erfreuen sich eines Rufes,

der von Schönfärberei nicht frei ist, was man bei Antritt einer Reise wohl erwägen möge. Als Lastthiere übertreffen sie allerdings die Pferde, weil sie von dem Esel das starke Rückgrat geerbt haben, aber nur für warme Gegenden, wo eine gleichmäßige Temperatur herrscht. Die weitverbreitete Annahme in Ländern, wo man das Maulthier nur wenig oder gar nicht kennt, dieser Blendling besäße eine unverwüstliche Gesundheit und sei durch Strapazen und Nahrungsknappheit gar nicht zu ruiniren, ist eine durchaus irrthümliche. Selbst in den halbtropischen Ländern ist das Maulthier vielen Krankheiten unterworfen, und in der kalten Zone, namentlich da, wo häufiger und plötzlicher Temperaturwechsel stattfindet, erliegt es bald, wenn ihm nicht eine gute Pflege zu Theil wird. Der größte Hunger bewegt es kaum dazu, sich sein Futter unter dem Schnee hervorzukratzen, ja, dieser weiße Stoff ist ihm so zuwider, daß es sich nicht selten weigert, ein Schneefeld zu betreten, und Reisende haben mir versichert, daß sie in solchen Fällen gezwungen waren, ihren Maulthieren vorauszugehen und ihnen einen Pfad durch den Schnee zu bahnen. In Britisch-Columbia habe ich verendete Maulthiere zu Hunderten liegen gesehen, welche Goldsuchern und Transportunternehmern gehört hatten, die von Californien und Westmexiko mit voller Unkenntniß des Einflusses des rauhen Winterklimas auf Maulthiere, gekommen waren. Während sie diese traurige Erfahrung mit ihren Maulthieren machen mußten, blieben ihre Pferde gesund und rüstig. In halbtropischen Gegenden giebt es allerdings einen triftigen Grund, das Maulthier vorzuziehen: es findet während des langen Sommers, der das Gras vertrocknet und schließlich pulverisirt, an den allein grün bleibenden Cactus und Disteln genügende Nahrung; das Pferd dagegen mit seiner weichen

Zunge muß diese Pflanzen unberührt lassen. Indessen will ich hier einschalten, daß man im Nothfalle ein Pferd mit Cactus und Disteln ernähren kann, wenn man sich die Mühe nehmen will, sie — wie es in Nord-Mexiko üblich ist — zu sengen, ungefähr so, wie eine gerupfte Gans. Vergessen darf nicht werden, daß der Esel, dieses im Abendlande arg verkannte nützliche Thier, ebenfalls von Cactus und Disteln leben kann. Den Arabern darf man wahrlich ein Urtheil über die für eine Reise in die Wildniß geeignetsten Thiere zutrauen, und es muß seine guten Gründe haben, daß sie den Esel dem Maulthier vorziehen und ihm eine Stelle neben dem Kameel einräumen. Ihre Wüstenkarawanen werden gewöhnlich aus Kameelen und Eseln zusammengesetzt, und ein Esel ist es, der als Leitthier an die Spitze gestellt wird. Ich habe auch so manche Erfahrung gemacht und bekenne, daß ich ebenfalls den Esel als Reit- wie als Lastthier dem Maulthier weit vorziehe. Von der sicheren Gangart des Letzteren ist so viel geschrieben und gesagt worden, daß ich es für nothwendig halte, bei Gebirgsreisen vor Sorglosigkeit zu warnen. Ich habe Maulthiere auf Saumpfaden ausgleiten und Abgründe hinunterstürzen sehen, wo meiner Ueberzeugung nach Esel sicher passirt wären. Ich selbst hätte zweimal gewiß mein Leben verloren, wenn ich nicht mit einem unbesiegbaren Mißtrauen gegen die vielgerühmte Gangsicherheit der Maulthiere erfüllt gewesen wäre. In beiden Fällen war meine Rettung dadurch möglich, daß ich das an einer scharfen Pfadbiegung auf die Kniee stürzende Maulthier während des Falles bei starker Zurücklehnung meines Körpers scharf im Zügel hielt. Vor mir gähnte ein schwarzer Abgrund, in den ich über den Kopf des Thieres hinuntergesegelt wäre, wenn ich sorglos geritten hätte. Wo

es mir möglich ist, bewerkstellige ich einen Gebirgsübergang auf dem Rücken eines Esels, den zweiten Rang in meiner Werthschätzung nimmt das Pferd ein. Wohlverstanden: nicht jedes Pferd, sondern ein solches, das leicht und sehnig gebaut und gewohnt ist, im Gebirge zu klettern. Die Tüchtigkeit des Maulthiers als Lastthier will ich durchaus nicht leugnen, allein diese gute Eigenschaft wird durch manche schlechte arg verdunkelt. Es ist kein guter Schwimmer, geräth deshalb bei starker Strömung leicht in die Gefahr, zu ertrinken. Manchmal weigert es sich bestimmt, ins Wasser zu gehen, oder erschrickt während des Ueberganges, kehrt zurück und ist durch kein Mittel zu bewegen, noch einmal zu versuchen, das jenseitige Ufer zu gewinnen. Wenn ihm Wasser in die Ohren spritzt, verliert es die Besinnung, und selbst wenn man in diesem Falle so glücklich ist, es an's andere Ufer zu bringen, darf man die Lebensgefahr noch nicht als beendet betrachten. Wenn es nicht unvermeidlich ist, sollte man deshalb ein Maulthier niemals ins Wasser springen lassen, unter allen Umständen aber muß man vermeiden, Wasser nach seinem Kopfe zu platschen. Sobald es die Ohren hängt, mag man sicher sein, daß Gefahr im Verzuge ist, welche nur durch rasches Austrocknen der Ohrmuscheln mit einem Tuche beseitigt werden kann. Eine andere Schattenseite des Maulthieres ist, daß es sich Nachts vom Lager zu entfernen sucht und mit der ihm eigenen Verschlagenheit so zu verstecken weiß, daß es erst nach langem Suchen gefunden werden kann. Einige Maulthiere bringen es darin so weit, daß sie den Aufbruch der Karawane jeden Morgen um mindestens eine Stunde verzögern. Ganz anders betragen sich die Pferde auf der Nachtweide. Nicht die Reisenden schweben in Besorgniß, daß ihnen die Pferde weglaufen,

sondern umgekehrt: die Pferde werden die Besorgniß nicht los, die Reisenden könnten ihnen weglaufen, und daher kommen sie in Pausen nach dem Lagerplatz, um sich zu überzeugen, ob ihre Führer und Beschützer noch da sind. Die größte Untugend des Maulthieres aber ist seine Störrigkeit, gepaart mit Hinterlist und Rachsucht. Ohne einen erkennbaren Grund unterbricht es plötzlich seinen Marsch und spottet der Prügelkraft seines Treibers, oder es schlägt nach einem imaginären Affen, der hoch in den Aesten eines Baumes sitzt. Es soll kirchlich gesinnte Leute gegeben haben, die bei solcher Gelegenheit fluchten wie die Landsknechte, und mit ihren Prügeln fuchtelten, als ob es keine Thierschutzvereine gebe. Ihnen möge verziehen sein, denn ein störriges Maulthier verwandelt die Milch der frommen Denkart in pures Drachengift. Doch man hüte sich vor der Rachsucht des Maulthiers, man traue ihm nie und nimmer. Ich bin zweimal Augenzeuge gräulicher Scenen seiner Rache gewesen. Einmal faßte ein Morgens geprügeltes Maulthier Abends seinen Treiber an der Brust und hob ihn an einer Wand in die Höhe, gegen welche es sich mit seinen Vorderfüßen stützte. Es war unmöglich, dem Aermsten schnell Hülfe zu bringen; alle Prügel blieben wirkungslos. Als er endlich aus den Zähnen des wuthschnaubenden Thieres befreit wurde, war er bereits so schwer verwundet, daß er am nächsten Tage starb. Ein anderes Maulthier sah ich seinen gestreckten Galopp plötzlich auf einer Brücke unterbrechen, indem es den Kopf zwischen die Vorderfüße steckte. Sein Reiter schoß vornüber, und ehe er sich erheben oder ihm Hülfe gebracht werden konnte, stampfte das Maulthier mit seinen Hufen auf seine Brust und fuhr damit fort, bis er todt und zur Unkenntlichkeit entstellt war.

Um es kurz zu sagen: das Maulthier ist ein unheimliches Geschöpf, gegen das man stets argwöhnisch sein muß.

Ein Reisender, der an der Grenze der Wildniß steht, ist nicht immer in der Lage, zwischen Pferden und Maulthieren wählen zu können. Welche Thiere er auch kauft, unerläßlich ist es, daß er genau untersucht, ob Rücken, Füße und Augen heil und gesund sind. In Bezug auf den Hufbeschlag möge er sich erinnern, daß die meisten Karawanenthiere unbeschuht gehen müssen, und daß sie dies so gut vertragen, daß die Ansicht entstehen konnte, sie könnten in dieser Weise bessere Dienste verrichten, wie mit Hufeisen unter den Füßen. Für die sandigen Wüsten Afrikas und Asiens, wie für die weichen Prärien Nord-Amerikas mag das auch wahr sein. Wenn uns die Brasilianer aber dasselbe in Bezug auf ihre Pferdekarawanen versichern, welche den Verkehr zwischen den Binnenstädten und Küstenplätzen da unterhalten, wo die Locomotive noch nicht pfeift, so dürfen wir dies in Anbetracht der Bodenbeschaffenheit in Zweifel ziehen. Viele steinige Saumpfade müssen diese Karawanen auf ihren oft 2000 Kilometer langen Wegen passiren, und da ist es doch nach anderwärts gemachten Erfahrungen sehr fraglich, ob die Pferde nicht besser einen Hufbeschlag trügen. Die Mexikaner behaupten zwar, auch ihre Maulthiere könnten in den Gebirgen besser ohne Hufeisen klettern, allein es ist durch Untersuchungen festgestellt worden, daß auf steinigen Wegen Hufeisen sehr gegen Lahmheiten schützen. Der Reisende möge aber nicht ängstlich in diesem Punkte sein, vorausgesetzt nur, daß er Thiere erwerben kann, welche gewohnt sind, barfuß zu gehen. Es wird ihm nicht überall möglich sein, seine Thiere vor der Abreise beschlagen zu lassen, und wenn er es kann, so wird während der Reise ein Theil der Hufeisen

abfallen. Kann er selbst oder einer seiner Leute mit dem Beschlag nicht gut umgehen, so läßt er die Hufe besser nackt, denn ein schlecht aufgelegtes Eisen ist schlimmer wie gar keins. In Australien hat die Erfahrung gezeigt, daß Karawanenpferde in der Wildniß ohne Schaden zu nehmen barfuß über Sand und Felsen gingen, daß sie aber an den Vorderfüßen lahm wurden, wenn sie auf einer Chaussee gehen mußten. Wichtig ist die Ausrüstung mit guten Reit- und Packsätteln. In einem civilisirten Lande mag der englische Sattel den Vorzug verdienen, in der Wildniß aber ganz gewiß der spanische, dem mexikanische Steigbügel hinzugefügt werden sollten. Die letzteren sind aus Holz verfertigt, in Gestalt von Triangeln, mit einem Raume für die Füße, der es nicht zuläßt, daß sich die letzteren fangen, wenn der Reiter aus dem Sattel fällt. Der eigentliche Vorzug dieser Steigbügel aber besteht darin, daß sie weit nach vorne überstehende, etwas gewölbte starke Schutzleder haben, welche über den Füßen ruhen und sie sehr wirksam schützen, wenn man durch Gestrüpp und Unterholz reitet. Unter den verschiedenen Packsätteln gilt als der vorzüglichste der in Nord-Amerika erfundene und gebräuchliche „Grimsley". Die Indianer benutzen einen Sattel, der die Gestalt eines Sägebocks hat, und die Mexikaner legen einen mit Heu gestopften Ledersack auf, der einer Matratze gleicht und keine Hörner und Haken hat. Den Sattelgurt schnallen sie so fest, als wollten sie das arme Thier entzwei schneiden, und sicher verursachen sie ihm damit manche qualvolle Stunde. In Amerika sind für Karawanen allgemein breite Sattelgurte in Gebrauch, die aus Roßhaaren geflochten sind; sie haben vor den Ledergurten manche Vorzüge, namentlich dehnen sie sich nicht so leicht.

Nur durch längere Uebung kann man die richtige Bepackung eines Saumthieres lernen. Zunächst ist darauf zu achten, daß die Lasten auf beiden Seiten das Gleichgewicht halten, und dann müssen sie so fest gebunden sein, daß sie während des Marsches nicht hin und her schaukeln können. Nach beendetem Tagemarsch muß das Gepäck in Reihen gelegt und mit den Sätteln und Satteldecken zugedeckt werden, damit es gegen Thau und Regen geschützt ist. Mit Aufmerksamkeit müssen beim Abladen die Rücken der Thiere betrachtet werden, damit Wundstellen im Entstehen geheilt werden können. Ein Stück Speck muß zur Hand sein, damit solche Stellen beschmiert oder noch besser, über Nacht mit einem solchen bedeckt werden können. Verschlimmert sich trotzdem die Wunde, dann ist es nothwendig, an der unteren Seite des Sattels zwei Wulsten zu nähen — das nöthige Hülfsmaterial gehört zur Ausrüstung — welche an beiden Seiten der Wunde zu liegen kommen und sie vor Druck schützen. Wenn man beim Abladen findet, daß die Thiere schwitzen, soll man die Satteldecken nicht sofort entfernen, auch empfiehlt es sich, nicht unmittelbar nach der Absattelung die Rücken der Thiere zu waschen. Man soll sie erst abkühlen lassen, dann ihnen aber, wenn es die Umstände möglich machen, ein wohlthätiges Wasserbad geben.

Ein sehr wichtiges Mitglied der Karawane, namentlich wenn sie aus Maulthieren besteht, ist das Leitthier, „die Madrina“ im Munde der Mexikaner. Intelligenz, Folgsamkeit und Marschtüchtigkeit sind die Eigenschaften, welche bei der Auswahl maßgebend sein müssen. Eine weithin tönende Glocke muß den Hals schmücken, denn ihr Tingtang übt auf die übrigen Thiere eine wunderbare Anziehungskraft aus. Von ihrer Anhänglichkeit an die Madrina — die, wie der

Name erkennen läßt, eine Stute ist — wird manche rührende Geschichte erzählt; namentlich ist diese groß, wenn sie von einem Füllen begleitet wird, das angesehen wird wie „die Tochter des Regiments“. Jedenfalls spart eine gute Madrina den Reisenden vielen Trubel, sie hält die Colonne in Fällen zusammen, wo alle anderen Mittel versagen würden. Stets muß sie an der Spitze marschiren, und wenn ein Fluß gekreuzt werden soll, muß sie zuerst nach dem jenseitigen Ufer gebracht werden.

Wenn man mit Reit- und Saumthieren reist, muß man auf manchen Comfort verzichten, den man sich bei einer Wagenkarawane gestatten kann. Die Ausrüstung muß einfacher sein, vor Allem möge sie sich auf das nothwendigste Kochgeschirr beschränken. Wer nie in einer Wildniß gelebt hat, ahnt nicht, mit wie wenig Geräthschaften zur Bereitung von Speisen man auskommen kann. Die Goldsucher in Nord-Amerika nehmen auf ihren oft Monate währenden Expeditionen in die Wildniß nur eine tiefe Bratpfanne mit. Sie dient ihnen zum Auswaschen des Goldstaubes ebenso gut wie zum Braten, Kochen, Backen und Rösten. Von ihnen habe ich gelernt, welche vielseitige Anwendung die Pfanne finden kann und wie sie vollständig zu dem in Rede stehenden Zweck genügt. Auf Grund meiner Erfahrungen empfehle ich, sich mit keinem anderen Kochgeschirr zu belästigen, als der Pfanne, die man auf den Rücken hängt, wie einst die Minnesänger ihre Laute. Der Kaffee und Thee kann in dem metallenen Trinkbecher bereitet werden. Wie man im Nothfall selbst ohne Pfanne auskommen kann, und welche Vortheile man sich in der Feldkocherei aneignen soll, werde ich unter den nachfolgenden allgemeinen Rathschlägen angeben.

Ich komme nun zur Aufstellung von Fingerzeigen, welche jedem Reisenden, möge er nun zu Fuß, zu Pferde oder zu Wagen in die Wildniß ziehen, von Nutzen sein können, und von welchen er sich die für seinen besonderen Fall eignenden merken möge. Selbst der Reisende, welcher sich in einem Culturlande bewegt, kann in die Lage kommen, Nutzanwendung aus einigen dieser Aufzeichnungen zu ziehen. Der Wichtigkeit der aus Reit- und Saumthieren wie aus Wagen gebildeten Karawanen entspricht es, daß ich diese vorzugsweise ins Auge fasse.

Als goldene Regel gilt, bei Tagesgrauen den Marsch anzutreten, Mittags eine längere Rast zu machen und dann die Wanderung fortzusetzen bis die Sonne zur Rüste geht. Das Vorhandensein von Gras und Wasser muß maßgebend sein für die Wahl des Lagerplatzes, und es ist besser, den Marsch länger wie gewöhnlich auszudehnen, um diese beiden Bedürfnißartikel zu finden, als ohne sie oder ohne einen derselben zu übernachten. Selbst für die Mittagsrast sollte man nach ihnen ausschauen, doch kann man sich im Nothfall bis zum Abend ohne sie behelfen.

Eine der größten Sorgen verursacht die Auffindung von Wasser. Der erfahrene Reisende findet es an Stellen, wo es der Neuling nicht vermuthet, doch wird er, und wenn er selbst in der Wildniß aufgewachsen ist, keine unfehlbaren Wahrzeichen wissen; alle täuschen zuweilen. Ziemlich zuverlässige Wegweiser zum Wasser bilden die Spuren wilder Thiere. Namentlich wo wilde Pferde, Hirsche oder Rehe frische Spuren hinterlassen haben, darf man sie mit Hoffnung verfolgen; die Spuren von Büffeln sind weniger zuverlässig. Auch den Flug der Vögel muß man beobachten, er zeigt, besonders Abends, manchmal den richtigen Weg. Das

ausgetrocknete Bett eines Baches oder Flusses darf nicht ohne nähere Untersuchung gelassen werden. Man stößt einen Stock oder Zweig so tief wie man kann in den Sand oder das Geröll, und wenn man ihn beim Herausziehen feucht findet, mag man sicher sein, Wasser sammeln zu können. In einem solchen Falle nimmt man den Spaten zur Hand, gräbt ein Loch und senkt ein leeres Mehlfaß ein. Muß das Loch tief gegraben werden, dann stellt man zwei Fässer auf einander. Nach einer kleinen Weile sickert Wasser in das Faß, wahrscheinlich in genügender Menge, um den Bedarf zu befriedigen. Hat man kein Faß, dann muß man das Loch breiter und verjüngt zulaufend graben, damit es nicht verschüttet wird. Das auf dem Boden zusammenlaufende Wasser muß mit einem kleineren in ein größeres Gefäß geschöpft werden. Wo man Rohr oder Binsen findet, darf man die Hoffnung hegen, durch Ausschaufelung eines Loches Wasser zu gewinnen. In Gegenden, wo Flüsse und Quellen sehr selten sind, kann und soll man während eines Regenschauers so viel Wasser sammeln, als man aufbewahren kann. Das kann geschehen mit Hülfe von Zelttüchern, Wagendecken, Gummimänteln u. s. w. Wo starker Thau fällt, kann das nöthige Trinkwasser gewonnen werden, wenn man eine reine wollene Decke über das Gras zieht und sie dann auswringt. Ein Filtrirbecher ist ein nothwendiger Ausrüstungsgegenstand, denn dem Reisenden kann es sehr leicht begegnen, daß er kein anderes als morastiges Wasser findet, das ohne vorherige Reinigung ungenießbar ist. Ist kein Filtrirbecher zur Hand, dann muß solches Wasser gründlich gekocht und mit pulverisirter Holzkohle vermischt werden, welche man wohl in den meisten Fällen im Stande sein wird, sich am Lagerfeuer zu verschaffen. Wenn sich die

umgerührte Holzkohle gesetzt hat, wird das geklärte Wasser abgegossen. Eine zwar unvollständige, aber zum Tränken der Thiere genügende Reinigung kann vorgenommen werden, wenn man kleine Löcher in die unteren Theile eines Fasses bohrt und es zur Hälfte mit Gras und Moos füllt. Hat man auch Sand zur Hand, so sollte man ihn mit verwenden, indem man abwechselnde Schichten bildet. Dieses Faß setzt man so tief in die Pfütze oder den Morast, daß das Wasser nahezu bis zum Rand geht. Durch die Löcher sickert das Wasser langsam ins Faß, und wenn es durch die Filtrirmasse gegangen, ist es viel reiner wie zuvor. Mit größter Behutsamkeit muß in Gegenden verfahren werden, wo das Wasser mehr oder weniger mit alkalischen Salzen geschwängert ist, und solche Gegenden findet man nicht selten. Wenn der Salzgehalt ein gewisses Maß überschreitet, kann der Reisende das Wasser nicht trinkbar machen, denn die hierzu nöthigen Destillirapparate stehen ihm nicht zur Verfügung. Diese Gewässer haben in der Regel eine andere Zusammensetzung als das Seewasser; sie sind nicht, wie das letztere, vorzugsweise mit Kochsalz, sondern — und zwar in viel höheren Prozentsätzen — mit kohlensaurem und schwefelsaurem Natron, Kali, manchmal auch mit einer starken Beimischung von Borax und ähnlichen Mineralien geschwängert. Solches Wasser ist nicht nur nicht durstlöschend, sondern auch sehr ungesund. Wenn man es durch Sand und Kohle laufen läßt, kann es wohl verbessert und bei schwachem Salzgehalt genießbar gemacht werden. Wenn aber die alkalischen Salze stark vorherrschen, bleibt dem in die höchste Noth versetzten Reisenden kein anderes Mittel übrig als das, welches schiffbrüchige Seeleute anzuwenden pflegen: er muß mit den Kleidern bis an den Hals ins Wasser tauchen und

in dieser Lage einige Zeit verharren. Werden die Thiere von zu argem Durst gepeinigt, dann muß er sie ins Wasser treiben, nachdem er ihnen die Mäuler mit Tüchern verbunden hat. Dieses Mittel kann man auch anwenden, wenn man durstig an einem schmutzigen Flusse oder Teiche steht, und keine Mittel zur Reinigung des Wassers besitzt. Es wird wohl schon Jeder die Beobachtung gemacht haben, wie schnell der Durst verschwindet, wenn man ein Bad nimmt, aus Gründen, die ich gewiß nicht zu erklären brauche. Diese Art den Durst zu löschen, ist bei Vorhandensein von schlechtem Wasser unter allen Umständen ungefährlicher, als wenn man es durch die Verdauungsorgane aufnimmt.

Niemals glaube man durch Blut den Durst zu löschen. Der Gedanke liegt nahe, ein Thier zu tödten, oder sich eine Schnittwunde beizubringen, um den glühenden Mund benässen zu können, wenn die Höllenqual des Verdurstens auftritt. Ich kenne das, ich habe es zweimal erlebt. An der Grenze des Wahnsinns angelangt, dürstet man nach Blut, und wenn man es schlürft, gewährt es nur eine momentane Linderung, die theuer erkauft wird durch die nachfolgende vermehrte Pein. Glücklich mag sich schätzen, wer in solchem Zustande eine stark safthältige Pflanze findet, wie es beispielsweise einige Cactusarten sind. Schnee löscht ebenfalls den Durst nicht, so unwahrscheinlich es klingt, er vermehrt, wie das Blut, nur die Qual. Schneewasser taugt für den dürstenden Reisenden ebenfalls nichts.

Wenn man mit Bestimmtheit weiß, daß Wasser in einer Gegend entweder gar nicht oder in ungenügenden Mengen vorhanden ist, muß ein Vorrath bei der Abreise mitgenommen werden. Viel eher kann man Hunger als Durst ertragen daher man nur nicht gleichgültig in Bezug auf den

Wasservorrath sein möge. Ich bin mit einer nordamerikanischen Wagenkarawane gereist, deren Führer streng darauf hielt, daß stets ein eiserner Bestand von Wasser mitgeführt wurde, und diese Maßregel wurde uns mehrmals zur höchsten Wohlthat. Im Morgenlande und in Süd-Amerika nimmt man das Wasser in Lederschläuchen mit, in Nord-Amerika in Fässern und in Mexiko in irdenen Krügen. Die letzteren würden die empfehlenswerthesten Behälter sein, wenn sie nicht am schwierigsten zu transportiren wären. Wo man Essig haben kann, sollte man dem Wasser eine kleine Beimischung davon geben; es wird selbst durch eine geringfügige Essigbeigabe haltbarer und durstlöschender. Wenn man gezwungen ist, Wasser mitzuführen, muß man auf der Reise sehr sparsam mit dem Vorrath umgehen. Vieles Trinken schadet und ist auch nicht nothwendig. Man trinke beim Frühstück so viel wie man kann, und wenn man dann eine Obstschnitte, einige Grashalme oder gar nur ein Stückchen Holz in den Mund nimmt und daran kaut, wodurch der Mund feucht gehalten wird, braucht man während des Tages nur wenig Wasser zu trinken. — Messer und Gabeln können gereinigt werden, indem man die Klingen mehrere Male in die Erde steckt. Pfannen, Kessel und Schüsseln können mit Sand oder Erde und einem Grasbüschel als Schrubber gescheuert werden. Genug, es läßt sich bei einiger Anstelligkeit mancher Tropfen Wasser sparen.

Wo immer es möglich gemacht werden kann, sollte das Lager am Ufer eines Gewässers aufgeschlagen werden, nicht allein um reichlich Wasser für Menschen und Thiere zu haben, sondern weil bei feindlichen Ueberfällen der Rücken durch das Gewässer gedeckt ist. Der beste Platz ist eine durch einen Fluß gebildete Halbinsel, weil nur ihre Landseite

bewacht und vertheidigt zu werden braucht. Muß man von einem Gewässer entfernt lagern, dann wähle man den Gipfel eines Hügels als Lugaus für die Wache und an seinem Abhange oder Fuße schlage man das Lager auf.

Nächst dem Wasser ist es das Brennmaterial, dessen Beschaffung dem Reisenden am nothwendigsten ist. In bewaldeten Gegenden findet er es leicht, er sollte aber am Grundsatz festhalten, niemals verschwenderisch mit ihm umzugehen, einerlei, wie reichlich es auch vorhanden sei. In einem hohlen Baumstamm oder auf einem verwesenden sollte er kein Feuer anzünden, denn die Möglichkeit ist vorhanden, daß es tage- und wochenlang fortglimmt, um dann plötzlich zu einem Flammenmeer zu werden. Wenn der Wald ausgedehnt ist und eine trockene Witterung geherrscht hat, mag es sich ereignen, daß der Brand einige Quadratmeilen verwüstet und ihm Menschen- und Thierleben zum Opfer fallen. Die meisten großartigen Waldbrände in Nord-Amerika, welche in der Regel unsägliches Unglück über viele Familien bringen, entstehen durch die Sorglosigkeit von Jägern und Reisenden. Daher wähle man zur Anlage des Lagerfeuers einen freien Platz, reinige ihn von Laub und dürrem Holz und lösche jeden Funken aus, bevor die Weiterreise angetreten wird.

In den vielen unbewaldeten Gegenden, die heute noch Wildniß sind, fällt es dem Reisenden oft schwer, das nöthige Brennmaterial herbeizuschaffen. Freuen mag er sich, wenn er holzige Sträucher findet, wie beispielsweise den in der großen nordamerikanischen Wüste häufigen wilden Salbey. In Nord-Mexiko trifft man den Mosquitostrauch, welchen man mit den Wurzeln ausgräbt, da diese der werthvollste Theil des Brennmaterials sind. Dürres Gras mag in Ermangelung eines Besseren genommen werden, allein auch

dieses ist nicht immer zu haben. In der Alkali- und Sandwüste wie in der offenen Prärie während des Sommers mag es vorkommen, daß der Reisende auf Thierdünger angewiesen ist. Die Araber und Egypter brennen bekanntlich Kameelmist, nicht allein auf der Reise, sondern auch im Hause. Auf den südamerikanischen Pampas dient dem gleichen Zwecke der Dünger der halbwilden Rinderheerden, und auf den nordamerikanischen Prärien ist der Büffeldünger von den Voyageurs der Hudsonsbay-Gesellschaft bezeichnend bois de vache getauft worden. Da diese Thiere auf der Suche nach den besten Weiden an den Flußufern entlang ziehen, so lassen sie dieses Material da fallen, wo die Reisenden ihre Lager aufzuschlagen pflegen. Es brennt sehr heiß und mit wenig Rauch. Wenn es gut getrocknet ist, kann es sogar als Zunder dienen und mit Hülfe eines Brennglases bei Sonnenschein in Brand gesetzt werden. Von allen grasfressenden Thieren kann man den Dünger als Brennstoff benutzen.

Jeder erfahrene Reisende wird es niemals unterlassen, den Fluß, an dessen Ufer er nächtigen will, am Abend zu kreuzen. Flüsse schwellen oft plötzlich mächtig an, und was am Abend ein leise plätscherndes Bächlein war, mag den nächsten Morgen ein reißender Strom sein. Die erwähnte Vorsicht ist sehr nothwendig, denn das Kreuzen der Flüsse bildet den schwierigsten Theil der Reise. Wenn eine Furt vorhanden, und das Wasser nicht tiefer wie 5 Fuß ist, bietet der Uebergang keine Schwierigkeiten. Anders aber, wenn die Ufer steil abfallend sind, das Wasser tief und die Strömung stark ist. In solchem Falle müssen besondere Vorbereitungen getroffen werden. In einer bewaldeten Gegend kann es sich so glücklich treffen, daß am Flußufer zwei hohe Bäume nahe

bei einander stehen, die man so fällen kann, daß sie über den Fluß fallen. Aus kleinen Bäumen macht man Querhölzer, welche man an beiden Enden in die liegenden Baumstämme einkerbt; so kann man eine treffliche Nothbrücke herstellen. Ist der Fluß so breit, daß die beiden fallenden Bäume mit ihren Kronen nicht das jenseitige Ufer treffen, so wird ein guter Schwimmer hinübergeschickt, der zwei Bäume schlagen muß, groß genug, daß ihre Kronen mit den beiden anderen zusammentreffen. Da die Kronen im Wasser schwimmen, so wird die Brücke ziemlich wagerecht. Selbst in bewaldeten Gegenden wird ein solcher Brückenbau nicht immer durchführbar sein, sondern öfter wird ein Floß gebaut, oder wenn man mit Wagen reist, aus einem Wagenbett ein Boot hergestellt werden müssen. In diesem Falle wird ein guter Schwimmer nach dem anderen Ufer geschickt, der im Munde eine Fischleine hält, an welcher er ein starkes Seil oder Lasso nachzieht, welches so lang sein muß, daß es zweimal den Fluß kreuzt. An jedem Ufer wird es um einen Baum oder eine in die Erde gerammte Wagendeichsel geschlungen. Ein Wagenbett wird dann von den Achsen genommen und mit einem Wagentuch ausgelegt; das eindringende Wasser wird dann so unbedeutend sein, daß es von einem Manne leicht ausgeschöpft werden kann. Dieses Boot wird nun beladen und an das Fährseil befestigt, mit dem es an's andere Ufer und leer wieder zurückgezogen wird. Auf diese Weise schafft man alle Gegenstände hinüber, auch die Menschen können in diesem Boot fahren, nur die Thiere müssen schwimmen. Die leeren Wagen werden hinübergezogen, indem ein Seil an die Deichsel geknüpft wird und ein anderes an die Hinterachsen. An dem ersteren ziehen die jenseitigen Männer und das letztere nimmt ein zurückgebliebener Mann in die Hand,

um zu verhindern, daß der Wagen von der Strömung fortgerissen wird.

Wenn man mit einem Pferd einen Fluß kreuzt, soll man nicht im Sattel bleiben, da des Reiters Gewicht es in die Tiefe drückt und seine Bewegungen hemmt. Eine bessere Methode ist abzusitzen, einen 8 bis 10 Fuß langen Strick an den Zaum zu binden, das Pferd dann in's Wasser zu führen, seinen Schweif zu ergreifen und sich nach dem anderen Ufer schleppen zu lassen. Wenn es unterwegs umkehren will, dirigirt man es mit dem Strick oder platscht Wasser nach seinem Kopf. Will man durchaus im Sattel bleiben, dann gebe man ihm volle Zügelfreiheit, es sei denn, daß es umkehren wollte.

Ein gutes Fährboot kann von frischen oder gesalzenen Ochsen-, Büffel- oder anderen großen Thierhäuten gemacht werden. Weiden findet man in der Regel an den Ufern von Flüssen. Man schneide eine Anzahl Zweige, spitze sie an beiden Enden und stecke sie bogenförmig in die Erde, in der Weise, daß eine ovale Figur gebildet wird von der Größe des Bootes, das man zu bauen beabsichtigt. Dann schneidet man sich schlankere Zweige und verflicht diese in die Figur, welche dadurch das Ansehen eines umgestürzten Korbes gewinnt. Hart an der Erde muß ein besonders starker Zweig rundum verflochten und festgebunden werden, denn er soll dem Bootgerippe Halt geben. Wenn dessen Größe für eine Haut berechnet ist, dann wird dieselbe über das Gerippe gelegt und an dem erwähnten starken Zweig angenäht. Einige Stunden läßt man das Werk an der Sonne trocknen, dann schneidet man die Weidenbogen über der Erde ab und ein Boot ist fertig, das mit Leichtigkeit 400 bis 500 Pfund trägt. Will man mit mehreren Häuten ein größeres Boot

bauen, dann muß man entsprechend stärkere Weidenzweige nehmen und zur Bildung des Randes muß ein dünner Weidenstamm verwandt werden. Wenn ein Reisender erwarten kann, daß er Flüsse ohne Furt kreuzen muß, dann sollte er zwei oder drei große Häute mitführen. Findet er Weiden — Birken, Eschen, Aspen, Erlen, bieten Ersatz — und hat er ein wenig Witz und Anstelligkeit, dann kann er die Schwierigkeiten, welche die Flußübergänge bieten, leicht überwinden.

Wenn sich in einer Reisegesellschaft nicht ein Mitglied befindet, das im Kochen besonders bewandert und geneigt ist, dieses Amtes dauernd zu walten, ist es üblich, daß in vorher festgestellter Reihenfolge alle Mitglieder zum Dienste am Herde herangezogen werden. Wenn auch der Küchenzettel von wahrhaft rührender Einfachheit ist und von der höheren Kochkunst mit souveräner Verachtung gesprochen wird, so ist doch ein gewisses Maß von Geschicklichkeit in der Benutzung der gegebenen Verhältnisse nothwendig, um ein genießbares Mahl herzurichten. Seit man die kleinen transportablen Petroleumöfen hat, bin ich mehreren Karawanen auf der Prärie begegnet, welche sich dieser praktischen Apparate bedienten. Für Wagenkarawanen sind sie auch wirklich sehr emfehlenswerth, zumal wenn die Reise durch holzarme Gegenden geht. Sie sind so leicht und nehmen so wenig Raum in Anspruch, daß ihre Mitnahme nicht die geringste Belästigung veranlaßt und unter allen Umständen möglich gemacht werden kann. Der Petroleumbedarf ist so gering, daß man mit einigen Flaschen, welche in der Befrachtung der Wagen gar keine Rolle spielen, lange Zeit auskommen kann. Ganz abgesehen von der Bequemlichkeit, welche diese Oefen beim Kochen bieten, geben sie bei nassem Wetter in der Prärie oder Wüste oft allein die Möglichkeit, einen

zur Bereitung von Mahlzeiten erforderlichen Wärmegrad zu erzeugen, und was das sagen will, wird Jeder, der einmal in holzarmer Gegend während eines regnerischen Wetters ein Lagerfeuer in's Leben zu rufen suchte, zu würdigen wissen.

Schwieriger ist es, diese Oefen mitzuführen, wenn man zu Pferde reist, und zur Unmöglichkeit wird es, wenn man keine Lastthiere hat. Der Reisende muß also wissen, wie er sich auf andere Weise helfen kann. Die Bratpfanne kann er mitführen, selbst wenn er zu Fuß wandert, und sie muß seine unzertrennbare Freundin in der Wildniß sein; sie genügt auch für seine ganze Küchenwirthschaft. Mit Feldsteinen baut man sich einen kleinen Herd, mit dem Zugloche nach der Windrichtung hin, oder, wenn man keine Steine findet, gräbt man ein Loch in die Erde mit einem schräg einlaufenden Zugkanal. Das ist die ganze Vorrichtung, welche erforderlich ist. Die Jäger und Trapper behelfen sich häufig ohne Pfanne, indem sie folgende Methode befolgen. Wenn sie ein Wild zerlegt haben, häuten sie es ab, zerlegen die genießbaren Theile und binden sie in die Haut, deren Haarseite nach innen gekehrt wird. Dann graben sie ein Loch in die Erde und entzünden in demselben ein Feuer, das sie so lange unterhalten, bis die Wände tüchtig durchhitzt sind. Nachdem sie Kohlen und Asche herausgeschaufelt haben, werfen sie den Hautbeutel mit dem Fleisch in das Loch und bedecken ihn sofort mit der Asche und den Kohlen. Nach einer halben Stunde ist das Fleisch gebacken und schmeckt vorzüglich. Geflügel wird auf ähnliche Weise gebacken und besitzt dann einen Wohlgeschmack, wie er in keiner Küche hergestellt werden kann. Es wird nur ausgeweidet, nicht gerupft, und in feuchten Lehm oder thonige Erde ungefähr

¼ Zoll dick vollständig eingeschlagen. Diesen Kloß legt man unter die Kohlen des Lagerfeuers und nimmt ihn nicht eher heraus, bis der ihm entströmende Geruch anzeigt, daß der Vogel gebacken ist. Man zerschlägt dann die Lehm- oder Erdkruste, an der die sämmtlichen Federn hängen werden, so daß sofort die Zerlegung in Angriff genommen werden kann.

Ich habe mir auf meinen Reisen das Fleisch mit Vorliebe nach folgender Methode gebraten, die ich einem befreundeten Trapper verdanke. Wenn das Feuer niedergebrannt und die Kohlen noch in lebhaftem Glühen waren, schnitt ich mir eine daumendicke Gerte, am liebsten von Weidenholz, und benutzte sie, ohne die Blätter abzustreifen, als Bratspieß. Das untere Ende steckte ich in geeigneter Entfernung von den Kohlen in die Erde, und an das obere, zugespitzte Ende steckte ich ein Stück Fleisch. Allmälig drückte ich dann die Gerte abwärts, bis das Fleisch hart über den Kohlen schwebte. Das Weidenholz theilte dem Fleisch ein eigenes Aroma mit, und welchen Leckerbissen ich mir auf diese Weise bereitete, kann der Leser durch einen bezüglichen Versuch finden, ohne daß er in die Wildniß geht.

Eine andere Back- oder Bratmethode haben die Jäger und Trapper von den Indianern gelernt. Fleisch, Wurzeln, Eicheln oder was man nun genießbar machen will, legt man in ein Körbchen oder einen anderen Behälter, welchen man zur Hand hat und wirft dann einen im Feuer heiß gemachten Feldstein hinein. Ein Tuch, Gras oder Baumblätter, besser noch eine wollene Decke, legt man so lange auf den Behälter, bis der Geruch anzeigt, daß das Gericht gar geworden ist.

Pfannkuchen kann man sehr leicht ohne Pfanne herstellen, nämlich auf die Weise, wie die ärmeren Mexikaner ihr Nationalgericht, die Tortillas genannten Pfannkuchen aus

grobem Maismehl, bereiten. Einen platten Feldstein erhitzt man im Lagerfeuer, und nachdem er gesäubert worden ist, breitet man das mit Wasser und Salz angerührte Mehl kuchenartig auf ihm aus. Diese Operation kann so oft wiederholt werden, bis der Stein erkaltet ist. Das Backen geschieht ganz schnell, und das Product ist keineswegs zu verachten, wenn es warm genossen wird.

Selbst Brod habe ich auf ähnliche Weise von einem Jäger backen sehen. Er hatte sich mit Backpulver versehen, und nachdem er den Laib in der Nähe eines Feuers zum Schwellen gebracht hatte, legte er ihn auf einen erhitzten Feldstein und bedeckte ihn mit einer wollenen Decke. Das Brod konnte zwar nicht unter A. Nr. 1 klassifizirt werden, allein es schmeckte keineswegs schlecht.

In ähnlicher Weise wie Geflügel lassen sich auch Fische backen, nur hat man nicht nöthig, sie in Lehm zu hüllen. Man nimmt sie aus, wäscht sie sorgfältig, besprenkelt die Bauchhöhlen mit Salz und legt sie in die heiße Asche, mit den glühenden Kohlen oben auf. Wenn man sie nach einer halben Stunde bloßlegt, wird man finden, daß sich die Schuppen mit den Aschenresten abschütteln lassen und das Ergebniß ein Fischbraten ist, so köstlich, wie er in einem Gasthof ersten Ranges nicht aufgetragen wird. Größere Fische sollte man mit angefeuchtetem Mehl ausstopfen, bevor man sie brät. Wer es vorzieht, die Fische in der Pfanne zu braten, sollte sie mit Mehlteig umhüllen, nachdem er sie ausgenommen und abgeschuppt hat. Es bedarf dann keines Bratfetts, und das Gericht wird viel vorzüglicher werden, als ohne Anwendung von Teig. Und an dieser Stelle will ich ein empfehlendes Wort für Maismehl einlegen. In Mexiko und in Nord-Amerika versehen sich die Reisenden mit

geschrotetem Mais, der mit etwas Zucker und Zimmet vermischt wird, um ihn schmackhafter zu machen. Sobald sich Hunger oder Durst einstellt, nimmt man eine Handvoll von diesem Schrot und vermischt es mit Wasser, um es als dünnflüssigen Brei zu genießen. Es ist das ein ausgezeichneter Artikel für Reisende, welche mit der möglichst geringsten Proviantbelastung einen weiten Weg zurücklegen wollen. Mexikaner und Indianer kommen mit 30 Pfund von diesem groben Mehl einen ganzen Monat aus, vorausgesetzt, daß sie Gelegenheit haben, hier und da ein Wild zu schießen. Es ist durchaus nicht selten, daß ein Indianer einen 5- bis 6tägigen Marsch antritt mit nur 8 Pfund Maismehl im Proviantbeutel, von welchem er sich ausschließlich während dieser Zeit ernährt.

Auf gleiche Stufe mit dem Maismehl möchte ich das Hafermehl stellen. In Schottland ist es üblich, und in neuerer Zeit hat sich der Gebrauch auch in England und selbst in Nord-Amerika eingebürgert, daß man den Feldarbeitern anstatt geistiger Getränke Hafermehl mitgiebt. Ein viertel Pfund davon wird mit einem Theelöffel voll gestoßenem Zucker und mit kaltem Wasser zu einem dicken Brei gerührt. Nach einer kleinen Weile gießt man 1 Liter heißes Wasser zu und trinkt, nachdem das Gemisch erkaltet ist. Dieses Getränk besitzt die doppelte Eigenschaft, daß es den Durst löscht und zugleich ungemein kräftigt. Auch das verdient zu seinem Lobe gesagt zu werden, daß es das Verlangen nach geistigen Getränken unterdrückt, ja selbst nach Kaffee und Thee. Ein Karawanenführer versicherte mir auf Grund seiner 20jährigen Erfahrung, daß man die Pferde ausschließlich mit Hafermehl (nicht Schrot), mit Wasser zu einem dünnen Brei angerührt, füttern müsse, wenn man

erstaunliche Leistungen von ihnen sehen und sie zugleich gesund erhalten wolle. Das Tränken mit Wasser hat dann ebenfalls wegzufallen, denn dasselbe ruft nach großen Anstrengungen leicht Kolik hervor.

Keine Frucht liefert ein nahrhafteres Mehl, als die Linse, und da man es jetzt, von den schwer verdaulichen Schalen befreit, in niedliche Säckchen verpackt, kaufen kann, so sollte es die Beachtung der deutschen Reisenden finden, denn Deutschland ist ja das eigentliche Linsenparadies. Ich mache diese Bemerkung nur aus dem Grunde, weil Linsenmehl nur in Deutschland ein sicher zu erlangender Proviantartikel ist. Selbst in vielen civilisirten Ländern kennt man die Linse kaum dem Namen nach, wie beispielsweise in Nord-Amerika, wo sich nur höchst selten ein deutscher Farmer mit ihrer Cultur befaßt, alle anderen Bewohner aber die Köpfe schütteln, wenn man sie nach „lentils“ fragt.

Die vorstehend genannten Mehlsorten eignen sich nicht zum Backen. Das Maismehl würde nur dann dazu tauglich sein, wenn es nicht geschrotet, wie oben angegeben, sondern fein gemahlen wäre. Und selbst in diesem Zustande ist es zu diesem Zwecke nur dann empfehlenswerth, wenn es zu gleichen Theilen mit Weizenmehl vermischt ist. Das möge der Reisende wohl beachten, der gewillt ist, sein Brod unterwegs zu backen. Diese Verrichtung ist übrigens leichter auszuführen, als der Neuling zu glauben geneigt ist, und auch mit bestem Erfolge, wie ich aus Erfahrung bezeugen kann. Auf den nordamerikanischen Prärien habe ich Brod, von Berufsjägern bereitet, gegessen, wie es kein Bäcker in der Stadt besser gebacken haben würde. Außer Mehl sind nur nothwendig ein Feldkessel und Backpulver. Statt des letzteren verwendet man zuweilen eine Mischung aus gleichen Theilen Soda und

Cremor tartari, jedoch bei Weitem nicht mit demselben Erfolg. Der Teig wird in dem Feldkessel angemacht, und sobald die Laibe geformt sind, werden sie auf flache Steine oder andere passende Gegenstände in die Nähe des Lagerfeuers gesetzt, damit sie schwellen. Wenn diese Absicht erreicht ist, wird das Feuer auseinandergeworfen, damit die Laibe auf den erhitzten Platz gebracht werden können. Der Kessel wird dann über sie gestülpt und das Feuer wieder beigezogen. Wenn man glaubt, das Brod sei gebacken, hebt man den Deckel auf und sticht mit einem Holzstückchen in einen Laib; findet man beim Herausziehen, daß sich Teig angehängt hat, dann muß das Backverfahren fortgesetzt werden; bleibt aber das Stäbchen rein, dann ist das Brod fertig.

Die Jäger und Trapper der Hudsonsbay-Gesellschaft stellen sich in folgender Weise einen vorzüglichen Backofen her: einem Fasse schlagen sie den Boden aus und überkleben es dann einige Zoll dick mit Lehm oder Thon. Dann stellen sie es über ein Feuer, damit das Holz herausbrennt und der Mantel hart verkrustet. Sobald das geschehen, ist der Backofen hergestellt.

Zur Regel muß man es sich machen, Abends die Kohlen des Lagerfeuers mit Asche, Holz oder Laub wohl zu bedecken, damit sie während der Nacht im Glühen bleiben, einerlei, wie schön auch das Wetter sei. Es könnte sich ereignen, daß plötzlich Regen eintritt oder ein feuchter Nebel niedersinkt. Dann ist es eine schwere Aufgabe, Feuer anzuzünden. Eine kurze Anleitung, wie man sich derselben entledigen kann, dürfte hier am Platze sein. Das beste Material zum Anzünden, welches der Reisende finden kann, ist der Splint von Baumrinden. Derselbe wird zwischen den Händen so lange gerieben, bis er zu einer losen, faserigen Masse

geworden ist. In diesem Zustande fängt er sehr leicht Feuer und hat man nur trockene Schwefelhölzer, dann kann man leicht zum Ziele kommen. Bei sehr feuchtem Wetter wird man in der folgenden Weise vorgehen müssen: Man sammelt und zerreibt eine ziemliche Menge Splint und legt sie auf einen Haufen, welchen man mit einer Decke schützend überspannt. Dann reibt man Schießpulver in einen Lappen, steckt diesen an und legt ihn unter den Splint. Die Decke wird etwas in die Höhe gehoben, während vorsichtig die kleinsten und trockensten Holzsplitter aufgelegt werden. Wenn man keine Zündhölzer hat, kann man den pulvergetränkten Lappen auch mit Stahl und Zunder in Brand stecken, denn er fängt auch bei feuchtem Wetter leicht Feuer. Fehlen Stahl und Zunder, dann muß man den Lappen mit Pulver anstecken. Ein Häufchen von letzterem legt man auf einen Stein und bedeckt ihn mit dem Lappen. Dann schiebt man ein Zündhütchen unter, dessen Platz man sich merken muß, und zersprengt es mit einem harten Gegenstand. Nun werden Zündhütchen nicht immer zur Verfügung sein, da sie durch die neuen Constructionen der Schußwaffen entbehrlich geworden sind. Man wird dann in der folgenden Weise verfahren müssen. Vor die Mündung einer Flinte oder Pistole, die man bis zur Erde neigt, legt man den Lappen und auf denselben den Splint oder ein anderes trockenes Brennmaterial und schießt los.

Viel ist schon gesagt und geschrieben worden über die Methode der Wilden, durch Reiben zweier Holzstücke Feuer zu erzeugen, doch darf man sich diese Arbeit nur nicht als leicht ausführbar vorstellen, und auch nicht so, als ob zwei Holzscheite so lange an einander gerieben würden, bis sie sich entzündeten. Nicht alle Wilden verfahren in ganz

gleicher Weise, aber doch ähnlich so', wie ich es bei den Indianern sah. Diese benutzen ein flaches Holzstück und ein rundes Holzstück, das man einen Stock nennen kann. Das letztere spitzen sie an einem Ende konisch zu und in dem ersteren machen sie eine flache Höhlung, die etwas größer ist, wie jene Spitze. Der Feuermacher legt das flache Stück auf die Erde und hält es mit den Füßen fest; dann steckt er den Stock mit der Spitze in die Höhlung und beginnt ihn zwischen seine beiden Handflächen möglichst rasch in halben Wendungen zu drehen, indem er ihn zugleich kräftig abwärts drückt. Durch diese Reibungen entsteht Sägemehl, das nach seiner Erhitzung erst zu rauchen beginnt und dann Funken aussprüht. In diesem Zustand wird es von einem Gehülfen sorgfältig gesammelt und unter ein Häufchen trockener Blätter oder Moos gelegt, das dann durch heftiges Blasen in Brand gesetzt wird. Das zur Verwendung kommende Holz muß ganz trocken, gesund und astfrei sein; Nadelholz verdient den Vorzug. Allein selbst mit dem geeignetsten Holze erfordert das Verfahren Kraft, Ausdauer und einen gewissen Grad von Geschicklichkeit. Der Reisende möge sich also nur nicht auf diese „Feuerquelle" verlassen. Viel leichter kann er mit dem altmodischen Feuerzeug, aus Zunder, Stahl und Feuerstein bestehend, seinen Zweck erreichen, und es hat seine guten Gründe, wenn erfahrene Reisende ohne ein solches nie die Wildniß betreten. Bei nassem Wetter ist es selbst zuverlässiger wie die auch bei heftigem Wind brennenden oder vielmehr heftig glühenden Streichhölzer, welchen man den Namen Lucifer gegeben hat. Der Reisende, welcher sich mit einem derartigen Feuerzeug ausrüsten will, möge die Erfahrung beherzigen, daß Achat einen heißeren Funken sprüht, wie der gewöhnliche Feuerstein. Splint, von dem

ich schon oben sprach, ist das beste Material, das Feuer des Zunders weiter zu entwickeln, und wenn ein trockener Fleck auf der Erde nicht gefunden werden kann, benutzt man die Bratpfanne zur Unterlage des Feuers. Selbstverständlich bringt man das Feuer erst in der Pfanne zur kräftigen Entwickelung, bevor man es sanft auf die Erde schüttet; bei Regen muß eine Decke als Dach über das Feuer gehalten werden.

Diese und ähnliche Hülfsmittel dürfen den Reisenden niemals verleiten, gering von den Schwefelhölzern zu denken. Sein Vorrath sollte so bemessen sein, daß er voraussichtlich auf der Reise nicht aufgebraucht wird, und außerdem möge er sehr vorsichtig in der Verpackung sein. Nur Gefäße von Metall oder Glas sollte er benutzen und auf wasserdichten Verschluß achten. Ein vorsichtiger Mann wird sich auch mit einem Brennglas versehen, denn mit einem solchen kann er Splint oder einen mit Schießpulver getränkten Lappen bei Sonnenschein leicht anstecken. Führt er einen Feldstecher bei sich, dann ersetzt ihm dieser das Brennglas. Er hat nur nöthig, eines der hinteren Gläser abzuschrauben und er ist im Besitze eines Instruments, mit dem er leicht entzündliche Gegenstände in Brand stecken kann.

Im Anschluß an diese Koch- und Backanweisungen mögen einige Bemerkungen über die Beschaffung und Bewahrung von Nahrungsmitteln in der Wildniß hier ihren Platz finden. Im Vordergrunde steht natürlich das Ergebniß der Jagd, doch ist wohl in's Auge zu fassen, daß in einem Lande wildreiche und wildarme Gegenden oft hart nebeneinander liegen und man daher vorsichtshalber nicht allein stets aus dem Vollen schöpfen soll, wo sich die Gelegenheit

dazu bietet, sondern auch an eine Aufbewahrung des Ueberschusses denken muß.

Das einfachste Verfahren, Wildpret vor Verderb zu bewahren, besteht im Trocknen in der Sonne. In Nord-Amerika wird solches Fleisch „jerking meat“ genannt und in Süd-Amerika, wo es ein ganz gewöhnlicher Handelsartikel ist, der auf allen Märkten nach der Elle verkauft wird, „chaqui“. Die besten Fleischstücke werden ausgewählt, sorgfältig von Fett und Knochen befreit, in dünne Streifen geschnitten und mit Salz eingerieben. Diese letzte Arbeit kann man sich ersparen, wenn man die Streifen in einem Gefäß oder einer zusammengeschnürten Thierhaut einige Stunden in Salzschichten legt. Alsdann reiht man sie an einem Bindfaden auf, wie man es mit Apfelschnitten zu thun pflegt und hängt sie zwischen zwei Bäumen oder an der Sonnenseite eines Wagens zum Trocknen auf.

Etwas weitläufiger ist die Bereitung jenes conzentrirtesten aller Nahrungsmittel: des Pemican, der im Jagdgebiet der Hudsonsbay-Gesellschaft zum Nationalgericht geworden ist. Ohne diesen Artikel wäre die Pelzjagd und der mit ihr verbundene Handelsverkehr im Norden Amerikas unmöglich, und wenn er eine weitere Verbreitung nicht gefunden hat, so dürfte die Ursache darin zu finden sein, daß ihm die weißen Menschen keinen Geschmack abgewinnen können. Dazu trägt allerdings auch die rohe Zubereitung bei. Die Indianer und Mischlinge schneiden Büffelfleisch in dünne Streifen, welche sie in der Sonne oder am Feuer trocknen und dann auf einem Stein mit einer Steinkeule zu grobem Pulver zerstoßen. Dasselbe wird in einen Sack geschüttet, der aus einem Büffelfelle, die Fleischseite einwärts, genäht ist. Während der Einschüttung wird geschmolzenes Fett so

zugegossen, daß sich beide Stoffe innig vermengen. Alsdann wird der Sack zugenäht und noch eine Zeit lang über dem Wigwam- oder Lagerfeuer aufgehangen. Dieser Pemican ist so nahrhaft, daß die „Voyageurs“ der Hudsonsbay-Gesellschaf mit einer Tagesration von 2 Pfund auskommen können, trotzdem sie von früh bis spät die schwere Arbeit des Ruderns und Lasttragens verrichten müssen. Indessen wird ihnen in der Regel das doppelte Gewicht, aber ohne andere Beigabe als Thee zugetheilt. Zuweilen werden die getrockneten Beeren — Service berries im Munde der Eingeborenen — des von der Wissenschaft Amelanchier Canadensis genannten Strauches unter den Pemican gemischt, wodurch er um ein Bedeutendes schmackhafter wird. Diese getrockneten Beeren sind so vorzüglich, daß sie von Fremden häufig für Rosinen gehalten werden.

Mag auch der einfache indianische Pemican dem weißen Manne nicht zusagen, so wird er sich doch leicht mit diesem Artikel befreunden, wenn die Zubereitung eine sorgfältige und reinliche war, wenn ein Zusatz von den genannten Beeren oder Rosinen stattfand; und wenn beim Kochen eine Kleinigkeit Zucker und zum mindesten die vierte Gewichtsmenge Mehl zugegeben wird. Sind diese Bedingungen erfüllt, dann ist der Pemican ein gesundes, schmackhaftes und außerordentlich nahrungsreiches Gericht.

Da man sich auf einer Reise durch die Wildniß nicht allzu sehr mit Munition belasten kann und man daher sparsam mit derselben umgehen muß, so unterlassen es vorsichtige Reisende nicht, sich mit Vogelleim und einer kleinen ausgestopften Eule zu versehen. Durch diese beiden Hülfsmittel läßt sich ansehnlicher Schießbedarf ersparen, und außer der Mühe auch Zeit, die selbst in der Wildniß Werth haben

kann. Für Reisende, welche Vogelbälge zu wissenschaftlichen oder gewerblichen Zwecken sammeln wollen, ist der Vogelleim noch nützlicher, als für solche, welche nur nach dem Fleisch des gefiederten Wildes trachten.

Außerdem kann auch der Vogelleim zum Fangen von Fröschen verwendet werden. Merkwürdigerweise haben die zarten, delicaten Froschschenkel in Deutschland noch keine Würdigung gefunden, aber in der Fremde läßt sich der Deutsche diesen Leckerbissen gerne gefallen, zumal in der Wildniß, wo er eine Abwechselung in der Kost hoch willkommen heißt. Nun sind aber Frösche nicht so leicht zu fangen, wie Unerfahrene glauben mögen. Die Froschjäger bedienen sich in der Regel einer Angel mit einem rothen Läppchen als Köder, doch erfordert diese Methode eine so große Geduld, wie das Fangen von Forellen. Schneller kommt man zum Ziel, wenn man ein Brett oder einen flachen Stein mit Vogelleim bestreicht und in den Mittelpunkt einen Köder, wie: ein Kässtückchen, Fischrogen oder faules Fleisch legt, und diese Falle in die Nähe des Wassers bringt. Die vortheilhafteste Fangzeit ist am Abend, doch hat man nicht nöthig, vor dem Morgen nach der Beute zu sehen.

Fische sind stets begehrenswerth, einerlei, wie ausreichend der Reisende auch verproviantirt sei. Ihr Fang wird während des Tages in den meisten Fällen nicht unternommen werden können, da der Nachtheil einer längeren Unterbrechung des Marsches den stets zweifelhaft bleibenden Proviantgewinn nicht aufwiegt. Man muß sich daher auf den Nachtfang einrichten. Nöthig ist eine weiße Flasche, zur Hälfte gefüllt mit Oel, und ein Stückchen Phosphor von der Größe einer Kirsche. Dasselbe wird zerkleinert und in das Oel geworfen, wo es sich auflöst und die Flasche zu

einer weithin scheinenden Laterne macht. An einer geeigneten Stelle des Wassers versenkt man diese Flasche und legt in ihre Nähe Grundangeln oder Netze. Das Licht lockt die Fische an, die entweder in die Netzmaschen gerathen oder an den Köder beißen. Selbst die scheue Forelle wird auf diese Weise am sichersten und im buchstäblichen Sinne „hinter's Licht geführt." Diese Verrichtung besorgt man Abends und sieht früh Morgens nach der Beute.

Wenn die Gewässer gefroren sind, ist eine Phosphorlaterne nicht nöthig. Man haut nur Löcher in das Eis und senkt die beschwerten Netze ein. Die Fische streben sofort diesen Luftlöchern zu und werden daher leicht gefangen. Das ist das Verfahren, nach welchem man in Britisch-Nord-Amerika in jedem Winter enorme Mengen Weißfische erbeutet.

Glücklich wird sich der Reisende schätzen, wenn er in der Wildniß das Lagerhaus wilder Bienen aufstöbern und seines Schatzes berauben kann. Nicht allein, daß Honig die Einförmigkeit des Speisezettels wohlthuend unterbricht, sondern er ist auch so nahrhaft wie gesund, und wenn es sich fügt, daß ein altes Nest in einer Gegend mit kurzen Wintern überrumpelt wird, dann ist auch der Proviantzuwachs keineswegs unerheblich, da er 20 bis 30 Liter betragen kann. Die „Honigjagd", wie die Aufspürung der Nester wilder Bienen kurzweg genannt wird, verdient somit die ernsteste Beachtung des Reisenden überall, wo er auf Erfolg hoffen darf.

Nothwendig zu diesem Zwecke sind: eine Axt, etwas gepulverter Schwefel, ein Paar Zinntassen, eine Flasche mit Syrup, aufgelöstem Zucker oder Honig und natürlich ein Gefäß zur Aufnahme des Jagdergebnisses. Wenn man einer

Biene bei der Beschäftigung des Sammelns ansichtig wird, füllt man eine Zinntasse zur Hälfte mit einem der erwähnten süßen Stoffe und stellt sie auf eine Erhöhung: einen Baumstumpf, einen Felsblock, einen umgestürzten Eimer oder dergleichen. Dann wählt man in geringer Entfernung einen Beobachtungsposten, und wenn ein Nest in der Nähe ist, wird die Geduld auf keine harte Probe gestellt werden. Bald wird die Tasse von einigen Bienen umsummt werden, die nach kurzer, vorsichtiger Prüfung beginnen, sich eine Ladung aufzubürden. Leise schleicht man sich nun herbei und fängt die Bienen, indem man die zweite Zinntasse über sie stülpt. Nachdem man sie mit Schwefelpulver leicht bestreut und irgend ein weißes Fädchen oder Hälmchen an ein Bein gebunden hat, läßt man sie fliegen. Nun kommt die schwierigste Aufgabe: den Flug der Flüchtlinge zu verfolgen bis zu ihrem Neste. Dazu gehören selbstverständlich scharfe Augen, und wer solche nicht besitzt, wird kaum Erfolg erzielen. Häufig ereignet es sich, daß man nicht mit Sicherheit wahrnehmen kann, wo die verfolgten Bienen einschlüpfen. In diesem Falle muß man noch einmal einige Bienen fangen, und da man sich nun in der Nähe des Nestes befindet, wird das Schlupfloch leichter zu entdecken sein. Eine beladene Biene fliegt stets schnurgerade ihrem Neste zu, wodurch ihre Verfolgung sehr erleichtert wird. Hat man mit Bestimmtheit ermittelt, wo ihr Flug ein Ende nahm, dann möge man nur einige Secunden ruhig warten, denn es wird sich nun ein Schauspiel entwickeln, das allen Zweifeln über das Vorhandensein eines Nestes ein Ende macht. Den Bienen flößt ihre beschwefelte Schwester Abscheu ein, sie suchen sie zu meiden, schwärmen aus und umsummen in der größten Aufregung ihr Nest, das sie auf diese Weise verrathen. Zunächst

sucht man Moos und Holz zusammen oder anderes Material, das mit starker Rauchentwickelung brennt, und zündet es an, um sich jederzeit in den Schutz des qualmenden Feuers zurückziehen zu können. In der Regel wird man einen Baum zu fällen haben, wobei die Vorsicht zu beobachten ist, daß das Schlupfloch nach oben zu liegen kommt. Zuweilen wird man auch eine Felsspalte aufzubrechen oder ein Loch in die Erde zu graben haben; welcher Fall aber auch vorliegt, stets muß man sich gegen die Angriffe der Bienen wappnen, die ihr Nest wüthend vertheidigen. Die Hände muß man sich mit Tüchern umwickeln, und wenn man einen Hutschleier hat, wie ich ihn an anderer Stelle empfohlen habe, zieht man die Schnur am Hals zusammen; bindet man dann noch ein Halstuch um, so wird man erträglich geschützt sein. Hat man keinen Hutschleier, so muß man den Kopf so gut man kann mit Tüchern umhüllen. Immer aber ist die Hülfe eines qualmenden Feuers nöthig, um die Bienen zur endgültigen Flucht zu veranlassen. Man muß es soviel wie möglich auszubreiten suchen, am besten in einem großen Kreise um das Nest. Sobald man bemerkt, daß die Bienen das Nest aufgegeben haben, nimmt man die Waben heraus und wirft sie in ein bereitstehendes Gefäß, um sie auslaufen zu lassen. Ist der Reisende nicht durch Gepäck überbürdet, dann sollte er das Wachs nicht vergeuden, er wird es gut verwerthen können, sobald er wieder an eine Stätte der Civilisation kommt. Um es zu gewinnen, muß er die Waben in kleine Stücke brechen und in einer kleinen Quantität Wasser einige Zeit kochen. Dann muß er das Wachs durch ein grobes Tuch in ein passendes Gefäß laufen und in demselben erkalten lassen.

Wie ergiebig die Honigjagd in gewissen Ländern sein kann, erhellt daraus, daß im Süden der Vereinigten Staaten

und im Norden Mexikos nicht wenige Männer einen Beruf aus der Aufspürung von Bienennestern machen und sich gut dabei stehen.

Das Pflanzenreich kann zur wichtigen Bezugsquelle für den Reisenden werden, vorausgesetzt jedoch, daß er genügende botanische Kenntnisse besitzt. Andernfalls muß er mit der größten Vorsicht verfahren, denn nicht selten haben sich Vergiftungsfälle ereignet, wenn scheinbar Genießbares von Unkundigen verzehrt wurde. Wer aber hinreichende Kenntnisse besitzt, mag sich unter Umständen allein von Pflanzentheilen nähren können. So wächst beispielsweise im Norden und Westen der Vereinigten Staaten wie im Süden von Britisch-Amerika die Cama so zahlreich, daß sie einen wesentlichen Bestandtheil der Nahrung der Indianer ausmacht. Auch von den weißen Menschen wird sie gerne gegessen, und ich wundere mich, daß ihre Cultur noch nicht versucht wurde. Blüthe und Stengel sind der Kornblume ähnlich, und die Wurzel — der genießbare Theil — besitzt die Größe einer mittleren Zwiebel. Ferner kann aus Seetang, nach gründlicher Waschung mit Süßwasser, nicht allein ein wohlschmeckendes, sondern auch nahrhaftes Gemüse bereitet werden. — Junge Brennnesseln ersetzen ganz gut den Spinat.

Die zahlreiche Familie der Farren ist in allen Erdtheilen verbreitet und liefert Nahrung in Wurzeln und Stengeln. Nur von 2 oder 3 Arten schmecken die Wurzeln bitter, ohne deshalb ungesund oder gar giftig zu sein. Alle übrigen Arten besitzen wohlschmeckende Wurzeln, von welchen eine kleine Gruppe einen so hohen Stärkegehalt besitzt, daß sie den Bewohnern der Länder, in welchen ihre Mitglieder auftreten, wie beispielsweise im Himalayagebirge, auf den Südseeinseln, in Australien und einigen Ländern Afrikas,

als ständige Nahrung dienen. So lange die Stengel noch zart sind, können sie zu einem Gemüse gekocht werden, das von Manchen mit Spargeln auf gleiche Stufe gestellt wird. Die Blätter der wilden Pfeffermünze, die wohl Jeder kennen wird, können Kaffee und Thee ersetzen.

Wenn der Tabak ausgeht, mag die Rinde der grauen, noch besser der rothen Weide als Ersatz dienen. Den Splint nur benutzt man, indem man ihn in Streifen von der Rinde abzieht und auf einen Stock wickelt, den man über das Feuer hält. Sobald der Splint vollständig gedörrt ist, reibt man ihn zwischen den Händen zu Pulver und dann ist er fertig zur Verwendung. Die Blätter des Himbeerstrauches können in getrocknetem Zustande ebenfalls geraucht werden. Sie sind aromatischer wie Weidensplint, aber nicht so „stramm".

Nochmals mahne ich zur Vorsicht in der Verwendung unbekannter Pflanzen oder Früchte. Tritt ein Vergiftungsfall ein, dann muß sofort starkes Erbrechen erzwungen werden. Man kann es erreichen, wenn man den Gaumen mit einer Vogelfeder oder einem Grashalm kitzelt. Hat man Schießpulver zur Hand, so nehme man einen Eßlöffel voll in einem Becher Wasser ein; es ist das ein ganz vorzügliches Brechmittel. Gleiche Wirkung erzielt man mit gewöhnlichem Tafelsenf, in derselben Menge und Weise eingenommen; man wird ihn indeß nur selten in der Wildniß besitzen. Lauwarmes Wasser in Mengen getrunken erregt ebenfalls Erbrechen. Wenn durch eines dieser Mittel der Magen vollständig gesäubert ist, trinke man eine Tasse starken Kaffee oder Thee, und wenn beides nicht vorhanden ist und man besitzt rothen Pfeffer, so kann eine Abkochung von diesem als Ersatz dienen, wie in allen Fällen, wenn man eine Belebung und Erwärmung des Körpers erzielen will.

Alsdann hülle man sich in möglichst viele Decken und lege sich hart ans Lagerfeuer, oder in Ermangelung eines solchen an einen geschützten Ort. Die Aerzte verordnen zwar für jedes Gift ein besonderes Gegenmittel, allein in der Wildniß ist nur das vorstehende Verfahren anwendbar, das Allgemeingültigkeit besitzt. Ueberdies setzt die Verwendung der Gegenmittel das Erkennen des Giftes voraus, was nur von einem in der Heilkunde erfahrenen Manne erwartet werden darf.

Häufiger wie bei inneren Vergiftungen wird der Reisende bei äußeren Vergiftungen, beigebracht durch Schlangen- und Insectenbisse, Gegenmittel ergreifen müssen. In der Regel verlaufen nur die Bisse giftiger Schlangen tödtlich, wenn keine geeignete Behandlung stattfindet. Allerdings, gegen den Biß der indischen Cobra, der schon nach 5 bis 15 Minuten den Tod zur Folge hat, ist bisjetzt noch kein Mittel gefunden, aber das Gift der anderen Schlangen kann mit mehr oder minder sicherem Erfolg bekämpft werden. Das darf übrigens nicht zur Gleichgültigkeit verleiten, denn hier ist ganz besonders die Lebensregel am Platz: Vorsicht ist die Mutter der Weisheit. Als wichtigste Vorsichtsmaßregel aber muß gelten das Tragen von hochschaftigen Stiefeln. Manche Reiseschriftsteller empfehlen warm das Tragen von Schuhen, weil diese leichter und bequemer wie Stiefel seien und namentlich den Fußgelenken freie Bewegung ließen. Mir hat diese Empfehlung nie einleuchten wollen, namentlich nicht für Länder, wo giftige Schlangen zu fürchten sind. Es ist nicht nöthig, daß die Stiefelschafte von schwerem steifen Leder sind; ein biegsames aber festes, nicht zu schweres Leder verdient den Vorzug. Sollen die Schafte ihren Zweck nicht verfehlen, so müssen sie bis zu den Knieen reichen und

tüchtig mit Fett eingerieben sein. Wer sich von Schuhen nicht abrathen lassen will, der sollte jedenfalls hohe Gamaschen tragen.

Wenn wir hören, daß in Ostindien alljährlich einige Tausend Menschen giftigen Schlangen zum Opfer fallen, so müssen wir uns erinnern, daß das mit sehr wenigen Ausnahmen Eingeborene sind, welche barfuß oder außerordentlich dürftig beschuht einhergehen. In Nord-Amerika, wo es doch wahrlich an giftigen Schlangen nicht fehlt, hört man nur von wenigen Vergiftungsfällen. Die Ursache ist, weil in diesem Lande nur sehr wenige Menschen barfuß gehen. In Nevada und Montana habe ich sonnige Hügelhänge gesehen, wo es im buchstäblichen Sinne des Wortes von Klapperschlangen wimmelte. Die in der Nähe lebenden Jäger, Trapper und Farmer fürchteten sich nicht im mindesten vor diesen Schlangenkolonien und wußten nur selten von einem Unglücksfalle zu erzählen. Ihre Vorsichtsmaßregel bestand im Tragen hoher Stiefel, und wenn sie auf die Schlangenjagd gingen — ein Erwerbszweig, der unter Umständen lohnend sein kann — vertauschten sie ihre Lederstiefel mit solchen von Gummi, um vor den Giftzähnen ganz sicher zu sein. Hervorgehoben zu werden verdient, daß die Gefährlichkeit der Klapperschlangen von Reisenden, welche ihre Schilderungen abenteuerlich zu machen suchten, sehr übertrieben worden ist. Die Wahrheit ist, daß diese Schlangenart träge und wenig kampflustig ist. Nur in Selbstvertheidigung greift sie den Menschen an, was allerdings dahin ergänzt werden muß, daß sie sich schon angegriffen glaubt, wenn man einen Fuß in ihre unmittelbare Nähe setzt. Stets muß dem Sprung das Zusammenrollen vorangehen, und dieses kann nur unter Geklapper des Schwanzes stattfinden.

Während dieses Warnungszeichens wird man sich zurückziehen können; vermag man das aber aus irgend einem Grunde nicht schnell genug, dann muß man erwarten, unterhalb der Kniee angegriffen zu werden, denn höher können die Klapperschlangen nicht springen. Gefährlicher verläuft ihr Angriff auf die Hände, falls man ihnen diese nahe genug bringt, daß sie ohne vorheriges Zusammenrollen beißen können. Manche Unglücksfälle haben sich schon beim Ausnehmen der Eier aus den Hühnernestern ereignet. Dieselben werden bekanntlich in der Regel in dunklen Ecken angelegt, was für die den Eiern und Küken nachspürenden Klapperschlangen ein Anziehungsgrund mehr ist. Wer das Ausnehmen der Eier in der Weise vornimmt, daß er ohne vorherige Besichtigung in das Nest greift, läuft Gefahr, ohne Warnungszeichen von einer Klapperschlange gebissen zu werden. Sodann liegt Gefahr beim Jäten wie überhaupt beim Handtiren zwischen Gras, Unkräutern oder Sträuchern vor. Füge ich noch hinzu, daß zuweilen barfuß in Feld und Wald umherstreifende Kinder den Klapperschlangen zum Opfer fallen, so habe ich die Regel angegeben — die natürlich Ausnahmen zuläßt — für die bezüglichen Unglücksfälle.

Was ich von den Klapperschlangen sagte, gilt im Wesentlichen von den meisten Giftschlangen. Nur von 2 oder 3 afrikanischen Arten wird behauptet, daß sie aus Kampflust angriffsweise gegen den Menschen vorgehen. Auch der erwähnten indischen Cobra ist diese Eigenschaft beigelegt worden, jedoch nicht ohne vielseitigen Widerspruch. Alle übrigen Schlangen werden dem Menschen nur in der Selbstvertheidigung gefährlich; dieselben springen wie die Klapperschlange nur bis an's Knie, und möge man deshalb beachten, was ich in Bezug auf letztere gesagt habe. Und wie bei der

Klapperschlange, so muß man bei allen übrigen Arten vorsichtig sein, wenn man mit den Händen im Gras oder Gebüsch zu thun hat. In Gegenden mit Schlangen, die sich auf Bäumen aufhalten, muß man auch nach diesen ausschauen.

Wenn man das Unglück hat, von einer Schlange gebissen zu werden, kann man das Leben nur durch Kaltblütigkeit und Entschlossenheit retten. Die erste Maßregel muß das feste Unterbinden der gebissenen Stelle auf beiden Seiten sein. Kann man die Wunde mit dem Mund erreichen, dann soll man sie stark aussaugen, bevor man zum Ausbrennen schreitet; kann man es nicht, dann muß man die letztere Operation sofort vornehmen. Am schnellsten vollzieht man sie, wenn man mit einem scharfen Messer einen Kreuzschnitt über die Wunde macht und sie dann mit Schießpulver bestreut, das man anzündet. Wenn Schießpulver nicht zur Hand ist, mache man einen Nagel oder ein anderes passendes Eisen so schnell wie möglich heiß und brenne damit die Wunde aus.

Eines der wirkungsvollsten Gegengifte, welche man kennt, ist Salmiakgeist, und wer durch Gegenden reist, wo giftige Schlangen zu fürchten sind, sollte es nicht versäumen, sich mit einer kleinen Menge dieser Flüssigkeit zu versehen. Es wird behauptet, daß für das Gift der meisten afrikanischen und südamerikanischen Schlangen Salmiakgeist das einzige zuverlässige Gegenmittel wäre. Ob dem so ist oder nicht, jedenfalls ist dieser Stoff eines der besten Mittel. Die Anwendung geschieht, indem man die Wunde, welche vorher unterbunden wird, damit auswäscht und zugleich einen Theelöffel voll in einem Glas Wasser einnimmt. Diese Gabe wiederholt man nach je einer Viertelstunde drei- oder viermal.

Dem Salmiakgeist zunächst steht Whisky, in dessen Ermangelung Cognac oder ein anderer starker Branntwein genommen werden kann. Häufig hört man die Behauptung, daß speciell gegen den Biß der Klapperschlange der Whisky ein sichereres Mittel sei, wie der Salmiakgeist, was ich weder bejahen noch verneinen mag. Nur das kann ich mit Bestimmtheit sagen, daß in ganz Nord-Amerika Whisky das bevorzugteste Mittel ist gegen die Bisse der Familie Klapperschlange, die bekanntlich in viele Arten zerfällt, und daß sichere Heilung mit ihm erzielt werden kann, falls er sofort und in genügender Menge angewandt wird. Die Unterbindung der Wunde ist in diesen wie in allen Vergiftungsfällen durch Schlangenbisse Voraussetzung. Der Whisky muß literweise getrunken werden, und zwar so lange, bis sich Trunkenheit einstellt. Erst dann ist die Rettung gesichert, denn eine Eigenthümlichkeit des Giftes ist, daß es den Alkohol wirkungslos macht — so lange, bis es von diesem überwältigt wird.

Im tropischen Amerika kauen die Eingeborenen Plantanen- oder Bananenblätter zu Brei und legen diesen auf die Wunde. Nur in Ermangelung von etwas Besserem ist dieses Mittel zu empfehlen. Aus eigener Erfahrung aber weiß ich zu sagen, daß es gegen die Stiche der Mosquitos, Mücken und anderer Insecten, die nur schmerzhaft, nicht lebensgefährlich sind, angewandt zu werden verdient.

Die gefährlichste Schlange Central-Amerikas ist die Korallenschlange. Glücklicherweise wächst auf demselben Boden, den sie unsicher macht, ein wirkungsvolles Gegengift, die „Cedronnuß", welche in allen Apotheken dieses Gebietes wie auch New-Yorks verkauft wird. In gleichem Ansehen wie die Cedronnuß in Central-Amerika steht Guaco, in

einigen Gegenden Huaco genannt, in Süd=Amerika. Mit diesem Namen belegt man die getrockneten Blätter der Kletterpflanze Aristolochias guaco; sie stehen bei den Negern und Indianern in so hohem Ansehen, daß sie keine Reise antreten, ohne sich mit einem kleinen Vorrath zu versehen. Der Gebissene kaut einige dieser Blätter und legt sie speichelfeucht auf die Wunde, zu gleicher Zeit ißt er mehrere davon.

In Süd=Afrika wendet man ein zwar grausames, aber zuverlässiges Mittel gegen Schlangenbisse an. Einem lebenden Huhn wird auf der Brust eine Schnittwunde beigebracht, welche fest auf die gebissene Stelle gedrückt wird. Das Huhn läßt bald den Kopf hängen, flattert einige Male krampfhaft und stirbt. Es wird durch ein anderes ersetzt, durch ein drittes, viertes und so fort, bis die vorhandenen Vergiftungserscheinungen verschwinden; alsdann ist der Patient außer Gefahr. Zuweilen werden statt Hühner Frösche verwandt. Die Wirkung dieses Mittels ist schon mehrfach angezweifelt worden, doch gewiß mit Unrecht. Durch ein ähnliches Mittel hat ein mir bekannter nordamerikanischer Farmer sein Kind gerettet, als es von einer white oak — so wird eine berüchtigte Klapperschlangenart im Volksmunde genannt — gebissen worden war. Er tödtete nämlich die Schlange und schnitt sie in Stücke, welche er mit der Schnittfläche auf die Bißwunde band, natürlich so zu verstehen, daß er Stück nach Stück in kurzen Zwischenräumen benutzte. Das Kind genas in kurzer Zeit vollständig.

Vor einigen Jahren fand an der Mündung des Mississippi eine Heilung statt, die Erwähnung verdient. Ein Plantagenarbeiter wurde von einem Copperhead (Kupferkopf) gebissen — einer Schlangenart, die sehr

gefürchtet iſt. Seine Kameraden erinnerten ſich nicht daran, daß die Wunde hätte ausgebrannt werden müſſen, und da ſie keins der bekannten Gegenmittel zur Hand hatten, griffen ſie zu Indigo, nicht weil ſie Heilung von dieſem Stoff erwarteten, ſondern nur, weil ſie den Patienten nicht ohne Hoffnung und Beruhigung laſſen wollten, wie es ja auch der Arzt mit dem hoffnungsloſen Kranken macht, wenn er ihm ein unſchädliches Tränkchen verſchreibt. Sie pulveriſirten alſo ein Stückchen Indigo und bereiteten mit Beigabe von Waſſer einen ſteifen Brei, den ſie auf die Wunde legten. Zu ihrem Erſtaunen entfärbte ſich der Indigo nach und nach und wurde ſchließlich weiß. Ohne Zögern erneuerten ſie die Auflage und ſetzten das Verfahren ſo lange fort, bis der Indigo ſeine natürliche Farbe behielt. Der Patient wurde alsdann in das Hoſpital von New-Orleans gebracht, wo der Arzt die Heilung für eine vollſtändige erklärte.

Nicht lebensgefährlich aber äußerſt ſchmerzhaft und Fiebererſcheinungen hervorrufend ſind die Biſſe giftiger Spinnen, namentlich der Taranteln. Das beſte Gegenmittel beſteht in kalten Aufſchlägen aus Eis oder Bleiwaſſer. In der Wildniß wird man beides nicht haben, ſondern zu Thon, Lehm oder einer anderen bündigen Erdart greifen müſſen, die man angefeuchtet auf die gebiſſene Stelle legt. Eine Schnitte rohe Zwiebel, öfter erneuert, ſoll ebenfalls ſchmerzſtillend wirken. Skorpionenſtiche werden ebenſo behandelt. Gegen die letzteren wie gegen die Stiche von Bienen, Weſpen und verwandten Inſecten giebt es übrigens kein beſſeres Mittel wie Tabakſud.

Gegen die Mosquitobiſſe gab ich oben ſchon ein Mittel, das natürlich nur in tropiſchen Gegenden zu haben iſt. Außerdem weiß ich nur noch ein Mittel, das ich den

Indianern Nord-Amerikas abgesehen habe. Es besteht in Zinnober, der angefeuchtet auf die Bißstelle getupft wird. Die Linderung ist eine augenblickliche und vollständige, doch ist es viel vernünftiger, man versieht sich mit einem der später genannten Vorbeugungsmittel, um nicht einen wenn auch noch so kurzen Schmerzenszustand durchmachen zu müssen. Nebenbei bemerkt gewinnt man auch das Aussehen eines wilden Menschenfressers, wenn Gesicht, Hals und Hände über und über mit Zinnobertüpfchen besprenkelt sind.

Es giebt Länder, wo der auch in Deutschland bekannte Wald- oder Holzbock zur Plage wird. Er kann übrigens leicht vertrieben werden, wenn man Tabak kaut und speichelfeucht auf die Stelle legt, wo er sich eingebohrt hat.

Gelegentlich ereignet es sich, daß Insecten in die Ohren oder gar Nasen der Reisenden kriechen, während sie auf dem Boden ausruhen. Es ist nicht räthlich, sie mit dem Finger oder einem Instrument erreichen zu wollen, dagegen empfiehlt es sich, einige Tropfen Oel den Eindringlingen nachzugießen, denn dadurch werden sie rückwärts geschwemmt. Erfahrene Reisende legen sich übrigens in der Wildniß niemals schlafen, ohne vorher etwas Watte, Wolle, weiches Papier oder dergleichen in die Ohren gestopft zu haben.

Es möge hier noch des Sonnenstiches erwähnt werden, einer Gefahr, die namentlich in feuchtwarmen Ländern nicht unterschätzt werden darf. Mit diesem Namen bezeichnet man bekanntlich einen durch Hitze hervorgerufenen Zustand größter Erschöpfung, der auf die Gehirnorgane von dauerndem nachtheiligen Einfluß sein kann, wenn nicht sofortige wirksame Hülfe gebracht wird. In Gegenden mit trockener Luft ist die Gefahr nicht groß, ja kaum vorhanden, weil sich der Körper seiner Innenwärme durch Ausdünstung leicht entledigen

kann. Wo aber die Luft von Feuchtigkeit so geschwängert ist, daß der Schweiß nur schwer verdunstet und eine feuchte Hülle für den Körper bildet, da ist große Vorsicht geboten, namentlich wenn der Reisende noch nicht abgehärtet oder zu Ohnmacht und Schwindel geneigt ist. Zur strengen Regel muß er es dann machen, die Reise während der heißen Tageszeit zu unterbrechen und zwar länger, als er das unter anderen Umständen thun würde. Geistige Getränke muß er durchaus meiden, auch erhitzende und fette Speisen. In den Hut möge er sich ein nasses Tuch oder einige Hände voll frisches Gras legen, um den Kopf möglichst kühl zu halten.

Wird trotz dieser Vorsichtsmaßregeln ein Reisender vom Sonnenstich betroffen, so sollten ihn seine Gefährten unverzüglich an den kühlsten Ort bringen, den sie finden können und ihn dort seiner Kleider entledigen. Nachdem sie ihn wagerecht gelegt: den Kopf eher etwas tiefer denn höher wie den übrigen Körper, müssen sie ihn in feuchte Tücher einhüllen, die öfter zu erneuern sind. Hat man Essig, kölnisches Wasser oder eine andere wohlriechende Flüssigkeit zur Hand, so wasche man ihm damit Stirne und Gesicht, wenn nicht, dann suche man einige Ameisen zu fangen, zerreibe sie in der Hand und lasse den Kranken daran riechen, denn dieser Geruch wirkt belebend. Eine andere Hülfe läßt sich in der Wildniß nicht geben. Sobald sich der Leidende einigermaßen erholt hat, möge er eine Tasse vollständig kalten Kaffee trinken und im Laufe der nächsten 24 Stunden jede Anstrengung meiden.

Wenden wir uns nun von den Menschen zu den Thieren, die ebenfalls nicht ohne Leiden bleiben, welche nach Möglichkeit gehoben werden müssen. Bei naßkaltem Wetter werden Pferde und Maulthiere leicht von Kolik befallen, die

sie, wenn andauernd, bis zur Leistungsunfähigkeit schwächt. Eine vorzügliche Arzenei dagegen ist: 2 Eßlöffel voll Branntwein, 2 Theelöffel voll Laudanum, vermischt mit einer Flasche voll Wasser dem kranken Thiere eingegossen. Ein anderes schnell wirkendes Mittel besteht in einem Eßlöffel voll Chlorkalk, aufgelöst in einer Flasche voll Wasser. Wenn kein Chlorkalk zur Hand ist, mag gewöhnlicher Kalk genommen werden, wie denn auch an Stelle des erwähnten Laudanum Opium treten kann, von dem ich an anderer Stelle sagte, daß es sich in der Ausrüstung jedes Reisenden befinden sollte.

Eine gräßliche Qual verursachen die Schmeißfliegen solchen Thieren, die Wundstellen besitzen. Sie legen in dieselben Eier, die schnell zu Maden werden, welche das Thier schließlich bei lebendigem Leibe auffressen, wenn sie nicht unterdrückt werden. Erfahrene Reisende haben mir versichert, daß es nur ein wirksames Mittel für dieses Ungeziefer gäbe: Kalomel, das in die Wundstellen geblasen werden müsse, allein ich möchte glauben, daß das folgende Mittel, das vorzugsweise gegen Läuse angewandt wird, aber allen Insecten, die auf dem thierischen Körper leben, den sicheren Tod bringt, die gleiche Wirkung ausüben wird.

Man nehme eine Stange gewöhnlicher Seife, lege sie in eine Pfanne, gieße etwas Wasser darüber und stelle sie auf's Feuer bis sie geschmolzen ist. Dann füge man Karbolsäure hinzu, und zwar 2 Loth auf 1 Pfund Seife. Wenn man die Karbolsäure in krystallisirtem Zustande kauft, entkorkt man die Flasche, in welcher sie sich befindet, und stellt diese in Wasser, welches man erhitzt. Die Krystalle, werden sich bald auflösen und zu einer Flüssigkeit werden, welche leicht mit der aufgekochten Seife zu vermischen ist. Wenn die Masse erkaltet ist, schneidet man sie in beliebige

Stücke, die man mit Wasser zu einem dünnen Brei anrührt, wenn man sie in Gebrauch nehmen will. Nicht allein gegen alles Ungeziefer ist dieses Mittel untrüglich, sondern es heilt auch Räude, Krätze und alle Hautkrankheiten. Auch die Wundstellen, welche der Sattel oder das Geschirr verursachten, verwachsen wie alle Geschwüre rasch, wenn sie öfter mit diesem Mittel behandelt werden. Daher sollte dasselbe in dem kleinen Arzeneischatze nicht fehlen, welchen jede Karawane mitnehmen muß.

Gelegentlich saugen sich Blutegel an die Innenseiten der Lippen, wenn die Thiere von einem stehenden Gewässer saufen. Sie werden dann ungeberdig, versagen den Dienst, lassen sich auch nicht an's Maul greifen, wenn man die Ursache ihres Schmerzes entfernen will. Diese Plage kann man leicht unterdrücken, wenn man die Thiere eine Handvoll Salz fressen läßt, das Gift für die Blutegel ist.

Mosquitos, Wespen, Schmeißfliegen und andere zahllose geflügelte Insecten können ebenso gut für die Thiere wie für die Menschen zur unerträglichen Qual werden. Namentlich sind es die Ersteren, welche unter den Tropen wie im hohen Norden in wasser- und sumpfreichen Gegenden die Geschöpfe höherer Ordnung zur Verzweiflung treiben können, und der Reisende möge diese Plage, die in Gefahr ausarten kann, wenn seine Reit- oder Zugthiere wild gemacht werden, nur nicht unterschätzen. Für ihn selbst empfahl ich einen Hutschleier als besten Schutz, allein es muß ihm erwünscht sein, noch andere Mittel kennen zu lernen, namentlich solche, die zugleich für ihn und seine Thiere anwendbar sind.

Die Bewohner mosquitoreicher Gegenden schmieren sich und ihre Thiere nicht selten mit Hammelfett ein, am liebsten mit ranzigem, und wahr ist es auch, daß viele Insecten durch

diesen Geruch vertrieben werden, doch ist er gegen Mosquitos nur ein zweifelhafter Schutz. Wirksamer ist eine Mischung aus Theer und Nußöl, oder in Ermangelung des letzteren aus Olivenöl.

Für das empfehlenswertheste Mittel halte ich Cadeöl, das, wenn ich recht berichtet bin, auch in den deutschen Apotheken zu haben ist. Es wird aus Wachholderholz destillirt und strömt einen Geruch aus, der nicht allein den Mosquitos, sondern allen geflügelten Insecten so widerwärtig ist, daß sie seine Nähe fliehen. Der Reisende hat nur nöthig, sich mit einigen Tropfen die Hände, die Wangen und den Hals einzureiben, um vor den kleinen blutdürstigen Plagegeistern geschützt zu sein. Den Thieren reibt man das Oel an's Maul, an die Augenränder, den Bauch und den After.

Dem Cadeöl zunächst stelle ich Lorbeeröl, das sich namentlich gegen die Familie der Fliegen wirksam zeigt.

Von einem Fischer, der an einem mosquitoreichen Gewässer lebte, hörte ich das folgende Mittel, das er als unfehlbar gegen Mosquitos empfahl. Man mischt 2 Loth Theeröl, 2 Loth Olivenöl, 1 Loth Lorbeeröl, 1 Loth Kampferspiritus, 1 Loth Glycerin, 2 Drachmen Karbolsäure und schüttelt die Flasche tüchtig, wenn man einige Tropfen, die zur jedesmaligen Anwendung genügen, entnehmen will.

Wenn der Reisende mit wilden oder halbcivilisirten Menschen zu verkehren hat, namentlich wenn er in ihren Wohnungen nächtigen muß, dann tritt auch die Frage an ihn heran, wie er sich der Läuse und Flöhe erwehren kann. In den Reiseschilderungen wird durchgängig über diesen Gegenstand geschwiegen, wohl weil er zu prosaisch ist, doch darf man daraus nicht seine Unwichtigkeit schlußfolgern.

Dieses Ungeziefer kann dem Reisenden schlaflose Nächte bereiten und ihm alle Tagesstunden verbittern. Gegen die Flöhe giebt es sicher kein vorzüglicheres Mittel wie persisches Insectenpulver, vorausgesetzt nur, daß es frisch ist, worauf man sehr achten muß. Keinenfalls sollte es in der Ausrüstung fehlen, zumal es auch die Ameisen abwehrt, welche in gewissen Gegenden die Reisenden mehr plagen, wie irgend ein anderes Geschöpf. Ich erinnere mich qualvoller Nächte, welche mir gelbe Ameisen in Arizona und Nord-Mexiko verursachten; sie stürmten auf mich ein, als ob sie mich auffressen wollten. Man darf nur mit dem Insectenpulver nicht sparen, wenn man sie vertreiben will, namentlich das Innere der Hosenbeine muß tüchtig bestreut werden. Schwieriger sind die Läuse abzuhalten, weil ihnen das Insectenpulver wenig Verdruß bereitet. Für Kopfläuse giebt es die bekannte unfehlbare Merkurialsalbe, allein man hat nicht nöthig, sich mit derselben zu versehen, denn es wird kaum der Fall eintreten, daß man mit dieser Läuseart behaftet wird, und wenn es geschehen sollte, dann ist sie leicht mit einem engen Kamm zu entfernen, ohne den ein civilisirter Mann nicht auf die Reise gehen wird. Zu fürchten sind nur die Kleiderläuse, welchen man nicht immer erfolgreich aus dem Wege gehen kann, wenn man sich unter uncivilisirten Menschen befindet, einerlei wie groß auch die Vorsicht sei, die man anwendet. Nun weiß jeder Mensch, daß sie durch siedendes Wasser sicher getödtet werden können, man hat also nur nöthig, die Kleider einige Zeit in solches zu tauchen. Kaltes Wasser ist unwirksam. Das Mittel hat nur die Schattenseite, daß es auf einer Reise in der Wildniß nicht immer ausführbar ist, die Kleider jeden Tag in heißem Wasser zu brühen, namentlich wenn man sich in einer

wasserarmen Gegend befindet. Merkwürdig, daß gegen alle anderen Insecten die Vorschläge zur Vertilgung oder Abwehr wie Pilze aus der Erde schießen, aber Niemand Rath gegen diese Feinde weiß. Ich habe nur von einem Mittel gehört, das außer dem heißen Wasser erprobt sein soll. Der berühmte Reisende Pater Huc erzählt, daß die Bewohner Nord-Chinas und der Tartarei grünen Thee zu Brei kauten und zu kleinen Kugeln formten, nachdem sie ihn mit Quecksilber vermengt hätten. Eine solche Kugel wird an einem um den Hals gelegten Faden auf den Rücken gehängt, wo sie sicher von jeder Laus, die sich am Körper befände, angebissen würde; sofortiger Tod sei die Strafe für diese Nascherei. Alle zwei oder drei Monate wird eine frische Kugel umgehängt.

Es möge nun noch eine kleine Reihe zusammenhangsloser Winke und Rathschläge folgen, die dem Reisenden in der Wildniß nützlich werden können. Wenn man boshafte Pferde, Maulthiere oder Esel am Ausschlagen hindern will, schneidet man einen gegabelten Zweig ab und bindet die Gabelung an die Gebißstangen, indem man darauf Bedacht nimmt, daß die beiden Enden der Gabel über den Kopf reichen, damit sie zusammengebogen und verbunden werden können, und daß das Stammende des Zweiges bis nahezu auf die Erde geht, wenn der Kopf des Thieres in der natürlichen Höhe hängt. Da ein Ausschlagen ohne Neigung des Kopfes nicht möglich ist, so wird es durch diese Vorrichtung zuverlässig verhindert. Kann man sich einen gegabelten Zweig nicht verschaffen und man hat einen wohlriechenden Stoff zur Hand, so halte man ihn, in ein Tuch gehüllt, oder — wenn flüssig — gegossen, dem Thiere vor die Nase. In den meisten Fällen übt solcher Geruch eine wunderbar bezähmende Wirkung aus.

Eine vorzügliche Methode, ein Reit- oder Zugthier auf der Weide zu fangen, wenn man es in keine Einzäunung treiben kann, ist folgende: zwei Mann spannen ein langes Seil in der Halshöhe des Thieres aus, welches von einem dritten Mann langsam dem Seile zugetrieben wird. Sobald es in dessen Nähe ist, läuft ein Mann mit seinem Seilende um das Thier herum, bis er wieder an seine alte Stelle kommt. Auf diese Weise wird das Seil rund um den Hals gelegt und das Thier gefangen. Uebrigens soll man niemals unterlassen, die Zügel der Karawanenthiere schleifen zu lassen, wenn man sie auf die Weide läßt. Noch besser ist es, das Zügelende an ein Vorderbein zu binden.

Wenn ein einzelner Reiter durch eine Gegend reist, wo er Ueberfälle von Wilden oder Räubergesindel befürchten muß, sollte er sich nicht dem Schlaf überlassen, ohne daß er den Zügel des Pferdes an seinen Arm bindet. Ein scharfer Wächter wird das Pferd sein, das, wenn es nur die geringste Gefahr wittert, unruhig werden und dadurch den Schläfer aufwecken wird. Der Letztere darf einen ruhigen erquickenden Schlaf nicht erwarten, allein diesen Nachtheil wiegt der Vortheil, bewacht zu sein, weit auf. Eine andere Vorsichtsmaßregel steht ihm auch nicht zu Gebote.

Allgemein bekannt ist, daß wilde Thiere durch Feuer verscheucht werden können, wenig bekannt aber ist, daß ihnen durch blaues Licht ein noch heilsamerer Schrecken eingejagt werden kann. Namentlich die Wölfe treibt es zur hastigen Flucht. Das s. g. Blaufeuer, das selten bei einem Feuerwerk fehlt, zeigt sich am wirkungsvollsten.

Für Seife kann es in der Wildniß einen zwiefachen Ersatz geben: die Seifenpflanze, welche aber nur auf der Nordhälfte des amerikanischen Continents gefunden wird, und

Ochsengalle. Nicht selten führt der Reisende Gegenstände von Eisen oder Stahl mit sich, die vor Rost zu schützen von Wichtigkeit ist. Hier ist ein zuverlässiges Mittel: 2 Loth Harz schmelze man mit 1 Pfund Speck zusammen und bestreiche die Gegenstände mittelst eines Lappens mit dieser Mischung.

Kein Reisender sollte es versäumen, seine Kleider wasserdicht zu machen, selbst wenn er einen Gummimantel mitführt. Abgesehen von der Annehmlichkeit, trocken auf der Haut zu bleiben, ist die Gefahr für die Gesundheit in's Auge zu fassen, wenn man sich in durchnäßtem Zustande nur unvollkommen am Lagerfeuer trocknen kann oder gar auf ein solches verzichten muß. Hier ist eine gute Vorschrift: $^1/_4$ Pfund Bleizucker und $^1/_4$ Pfund Alaun löse man in heißem Wasser unter Umrühren auf. Wenn das vollständig geschehen ist, gieße man die Mischung in einen Eimer oder Zuber voll lauwarmem Wasser und rühre so lange um, bis eine gründliche Vermischung stattgefunden hat. In diese Brühe lege man die Kleider 24 Stunden und hänge sie dann zum Trocknen auf, ohne sie vorher auszuwringen. Sehr empfehlenswerth ist auch das folgende Verfahren: Man kocht 1 Loth Hausenblase so lange in weichem Wasser, bis die Auflösung erfolgt ist. Inzwischen löst man 2 Loth Alaun in 1 Liter Wasser auf und $^1/_2$ Loth weiße Seife in $^1/_2$ Liter Wasser. Jede dieser drei Flüssigkeiten seiht man separat durch ein grobes Tuch und vermischt sie dann. Vor ihrer Verwendung wird sie stark erwärmt und in diesem Zustand mit einer Bürste auf die innere Seite der Kleider gestrichen. Nach erfolgtem Trocknen werden die Kleider leicht mit Wasser abgebürstet.

In gesundheitlicher Beziehung läßt sich zu Gunsten

dieser Methode sagen, daß sie dem Eindringen des Wassers wehrt, ohne die Luftzirkulation zu hemmen.

Fast noch wichtiger ist die Wasserdichtigkeit der Stiefel, die am besten durch Paraffin hergestellt wird. Ein Stück dieses Stoffes löst man in Benzin zu einer dickflüssigen Masse auf, mit der man die schwach erwärmten Stiefel wiederholt tüchtig beschmiert. Außerdem empfiehlt es sich, die Sohlen und Nähte mit erwärmtem Wachs zu reiben. Mehrfach rühmen hörte ich das folgende Verfahren: man legt die Stiefel 24 Stunden in starkes Seifenwasser und läßt sie dann langsam trocknen. Wiederholtes Einreiben mit Rhizinusöl soll das Fußzeug ebenfalls wasserdicht machen.

In neuerer Zeit treten Gummisäcke häufig an Stelle der Zelte, und sie sind auch gewiß sehr empfehlenswerth. Sie werden aus demselben Stoffe wie die Gummimäntel gemacht, und zwar 7 Fuß lang und so breit, daß ein Mann sich bequem darin bewegen kann. Durch eine überhängende Klappe sind sie verschließbar, doch legt sich der Schläfer dieselbe nur lose über den Kopf, damit er im Athmen nicht gehemmt ist und seine Körperausdünstung aus dem Sack entweichen kann. Nicht allein vollkommen trocken, sondern auch warm liegt er in dieser schützenden Umhüllung, die noch den weiteren Vortheil bietet, daß sie während des Tages zur Aufnahme von solchen Gegenständen dienen kann, die man vor Nässe zu bewahren wünscht. Die französischen Zollwächter an der spanischen Grenze werden mit ähnlichen Säcken versehen, wenn sie in den hochgelegenen Theilen der Pyrenäen im Freien schlafen müssen. Diese Säcke sind aus Leder oder starkem Zeug und im Innern mit Schaffell gefüttert; im Uebrigen aber wie die erwähnten Gummisäcke

beschaffen. Jeder Reisende, der sich der letzteren bediente, empfiehlt sie auf's Wärmste.

Wenn man auf der Erde schlafen muß, sollte man es vorher nur nicht versäumen, die Stelle etwas auszuhöhlen, wo die Hüftknochen liegen sollen. Wer es noch nicht erfahren hat, wird es kaum ahnen, wie bedeutend das harte Lager auf der Mutter Erde in der angegebenen Weise verbessert werden kann. Wenn die Hüftknochen auf einem festen Gegenstand ruhen, ist an einen wohlthuenden Schlaf nicht zu denken. Man wirft sich unruhig hin und her, im Traume oder Halbschlaf eine bessere Lage suchend, und wenn man aufwacht, hat man das Gefühl, als ob man gerädert worden sei, namentlich der Mittelkörper ist der Sitz eines dumpfen Schmerzes, der sich nur sehr langsam verliert.

Stets soll man mit den Füßen gegen das Feuer schlafen, und wenn es die Umstände nur irgendwie erlauben, sollte man die Stiefel ausziehen, denn der Schlaf wird dadurch erquickender. Verfügt man weder über ein Zelt noch einen Gummisack, dann schaufele man eine seichte Höhlung in die Erde und benutze sie als Bett; die ausgeworfene Erde muß als Decke dienen. Man wird staunen, wie warm und schützend ein solches Lager in kalten Nächten ist.

Blasen an den Füßen bilden eine Plage, gegen welche verschiedene Mittel vorgeschlagen werden. Eins derselben lautet: beschmiere deine Füße mit Fett. Wirksam ist dasselbe, aber auch unreinlich. Empfehlenswerther ist es, die innere Seite der Strümpfe mit trockner Seife so lange einzureiben, bis sich eine dünne Schicht gebildet hat. Aus eigener Erfahrung gebe ich einen Rath, der sich am besten bewähren dürfte. Man bade die Füße häufig in kaltem Salzwasser, um die Haut abzuhärten. Des Weiteren lasse man sich

Socken aus Flanell machen, die bis an die Knöchel reichen und unter den Strümpfen getragen werden müssen. Diese Socken müssen nach dem Muster von Schuhen zugeschnitten und die Nähte, welche an die Seite zu bringen sind, möglichst platt hergestellt werden.

Wie das Schuhzeug durchgängig noch mangelhaft und unzweckmäßig angefertigt wird, so auch das Strumpfzeug. Als eine Verbesserung hat man gepriesen die in neuerer Zeit in die Mode gekommenen Strümpfe mit Hülsen für jede Zehe, doch kann ich nicht einsehen, worin die Verbesserung bestehen soll. Die Strümpfe, wie sie überall angefertigt werden, leiden an dem Fehler, daß sie aus hartgedrehtem dicken Garn bestehen, das sich dieser Eigenschaft wegen drückend und zugleich unegal auf die Haut legt. Die Wirkung davon kann man beobachten, wenn man nach einem langen Marsche die Strümpfe auszieht — die Füße werden den scharfen Abdruck des Gewebes zeigen, bei dessen Anblick man leicht die Ueberzeugung gewinnt, daß eine zarte oder durch Schweiß empfindlich gemachte Haut diesen Erhöhungen und Vertiefungen keinen genügenden Widerstand entgegensetzen kann. Die erwähnten Socken legen sich dagegen zart, weich und gleichmäßig auf die Haut, und was auch Erwähnung verdient: der Flanell saugt den Schweiß auf, die Füße bleiben daher trocken. Ich bin überzeugt, wer diese Socken versucht, wird ihre Vortrefflichkeit erkennen und sie stets auf längeren Märschen tragen.

Arnikatinctur wird als das beste Mittel gegen Fußwunden, Quetschungen und erlahmte Glieder empfohlen. Auf die leidenden Stellen durch Aufschläge oder Einreibungen gebracht, übt es eine wohlthuende und belebende Wirkung aus. Es giebt Fußgänger, die für weite Märsche

sich stets mit einem Fläschchen dieser Tinctur versehen, um ihre ermüdeten Füße erfrischen zu können.

Ein in nordischen Wanderungen erfahrener Reisender warnt, bei starker Kälte Schuhe oder Stiefel zu tragen, denn dieselben schützten die Füße so wenig, daß sie sehr leicht der Gefahr ausgesetzt seien, zu erfrieren, möglicherweise so rettungslos, daß sie amputirt werden müßten. Er sagt: ich benutze zwei Säckchen von dickem Wollenzeug, wie es für Pferdedecken verwandt wird. Sie bedecken die Füße zur Hälfte, da sie nur dazu bestimmt sind, die Zehen zu schützen. Dann habe ich vier lange Bänder aus demselben Stoff, mit welchen ich meine Füße, Knöchel und Waden dicht umwickele. Darüber streife ich Mocassins — das sind indianische Schuhe ohne Sohlleder, sie legen sich über die Füße wie Handschuhe über die Hände — verschnüre sie fest und schließlich binde ich die Hosenbeine bis zu den Knöcheln fest auf. Die so bedeckten Füße sind den Wirkungen der Kälte vollständig entrückt und werden niemals feucht, selbst wenn ich einen ganzen Tag durch weichen Schnee marschiren muß. Während ich beim Lagerfeuer liege trockne ich die Mocassins und die oberen beiden Bänder und bin dann wieder für den nächsten Marsch bestens vorbereitet.

Derselbe Reisende sagt, daß er stets einen kleinen Vorrath von Kienspan mit sich führe, eine Vorsichtsmaßregel, die er den Indianern abgesehen habe. Den Wurzelstöcken abgestorbener, noch nicht vermoderter Nadelholzbäume wird dieser Kienspan entnommen, den man sich in Massen verschaffen kann, wenn man nur einige Erfahrung besitzt. Einige kleine mit dem Taschenmesser geschnittene Splitter fangen selbst bei strömendem Regen Feuer, und lange Stücke können in der Nacht werthvolle Dienste als Fackeln oder als Scheuchen für wilde Thiere leisten.

Während großer Kälte darf man keine Zaumstange oder irgend ein anderes Eisen ohne vorherige Erwärmung in das Maul eines Thieres stecken, denn eiskaltes Eisen wirkt, als ob es rothglühend wäre: es reißt sofort die Zungenhaut auf.

Dem Leser werden vielleicht diese und andere Rathschläge, welche ich gab, so einfach, ja überflüssig dünken, daß er sich wundert, warum ich ihnen Raum gegönnt habe. Er wird anderer Ansicht werden, sobald er die Wildniß betritt, denn da kommt es ihm zum Bewußtsein, daß das Verschaffen selbst solcher Vortheile, die scheinbar auf flacher Hand liegen, nur auf Grund von Erfahrungen möglich ist, und daß diese Erfahrungen oft theuer erkauft werden müssen. Die intelligentesten Männer, aufgewachsen in europäischem Culturleben, zeigen sich hülflos wie die Kinder, wenn sie ohne Kenntniß der Reisekunst, die aus den Erfahrungen der Vorgänger aufgebaut worden ist, die Wildniß betreten. Einen dem Leser näherliegenden Beweis für diese Wahrheit kann ich durch den Hinweis auf das Verhalten der deutschen Soldaten während eines Feldzuges erbringen. Bekanntlich fürchten sie die Schlacht nicht so sehr wie das Bivouakiren bei schlechtem Wetter. Sie befinden sich in keiner Wildniß, und außer reichlicher Nahrung wird ihnen auch Stroh geliefert, wie noch manches andere, was zum Comfort des Lebens gehört. Und doch welche Strapaze, wie lichten ihre Nachwehen die Reihen der Krieger! Diese Schattenseite könnte bedeutend gemildert werden, wenn die Soldaten mehr von der Reisekunst verständen. Während des letzten Feldzuges weilte ich einige Zeit unter ihnen, und habe somit Gelegenheit gehabt, ihre Hülflosigkeit kennen zu lernen. Wie klapperten sie mit den Zähnen, wenn Nachts ein kalter

Wind über die Stoppeln fegte — an Schlaf war nicht zu denken. Keinem fiel es ein — und es waren doch so viele intelligente Männer unter ihnen und auch das nöthige Geräth besaßen sie — dem Hasen nachzuahmen und sich in die Erde ein seichtes Lager zu scharren; wenn sie sich noch mit Erde leicht zugedeckt hätten, würden sie ein ganz molliges Bett gehabt haben. Bei Regenwetter klagten sie über nasse Füße und Beine — Keinem kam der Gedanke, seine Stiefel und Hosen wasserdicht zu machen. Die Ruhr mußte erst in besorgnißerregendem Grade bei Metz auftreten, um der Erkenntniß Bahn zu brechen, daß der Soldat im Felde wollenes Unterzeug tragen muß. Vom Feuerannachen, Kochen und vielem Anderen will ich schweigen, um nicht weitschweifig zu werden. Mein Zweck war nur, zu zeigen, daß selbst die scheinbar geringfügigsten Winke, welche ich gab, nicht überflüssig sind. Möge es sich der Neuling wohl einprägen, daß man sich das Leben auch in der Wildniß bis zu einem gewissen Grade comfortabel machen kann. Wer das nicht versteht, dem wird die Reise zur qualvollen Strapaze, wer sich aber jene Kunst aneignet, der kann die Wildniß lieb gewinnen.

Als Anhang zu meinen Rathschlägen bei der Reise in die Wildniß gebe ich eine gedrängte Anweisung zum Präserviren von Thieren, die aber nur für Dilettanten berechnet ist. Naturforscher von Fach werden entweder einer solchen Anweisung nicht bedürfen, oder sie ausführlicher wünschen und daher in einem Buche suchen, das ausschließlich zu diesem Zwecke verfaßt wurde. Anders wird der Laie denken, der nur naturwissenschaftliche Neigungen besitzt, und die müssigen Stunden auf der Reise angenehm und interessant mit Sammeln von lebenden Wesen zu verbringen sucht oder den Wunsch hegt, seltene Thiere an

Museen oder befreundete Naturkundige in der Heimath zu senden, theils um Freude zu bereiten, theils um ein Steinchen zum weiteren Aufbau der Wissenschaft beizutragen. Wieder andere mögen wünschen, die Ergebnisse der Jagd oder des Fischfanges mit nach Deutschland zu nehmen, um sie da als Andenken an interessante Stunden aufzubewahren.

Da ich nicht selber Naturforscher bin, folge ich den Rathschlägen einer Autorität in diesem Fache, des Engländers Lord, den 20jährige Erfahrungen in Nord- und Süd-Amerika zu solchen befähigen. Zudem ist mir eine gedrängtere Anleitung, wie ich sie für meinen Zweck wünsche, nicht zur Kenntniß gekommen. Ich gebe diesem Fachmanne das Wort, nur lasse ich einige Stellen ausfallen, die mir überflüssig dünken. So beschreibt er beispielsweise die Blockfallen der britisch-amerikanischen Indianer, die allerdings recht brauchbar sind, von weißen Trappern aber nur höchst selten, von Reisenden nie angewandt werden. Ihre Herstellung erfordert nämlich bedeutende Arbeit, und wenn man mit ihrer Aufstellung nicht genau vertraut ist, erzielt man den Zweck nicht. Die Schilderung vermag eine Anleitung nicht zu ersetzen. Soweit meine Beobachtungen reichen, benutzen die Jäger und Trapper immer mehr die Stahlfallen, die gewöhnlich in vier verschiedenen Größen angefertigt werden. Für ihre Anwendung bedarf es gewiß keiner Anleitung, denn jeder kennt die gewöhnlichen Rattenfallen, deren Construction sie besitzen. Mit Recht giebt man diesen Fallen den Vorzug, denn sie sind leicht transportabel, widerstandsfähig, zuverlässig und können zum Fang aller Thiere verwandt werden. Die größte Sorte dient zum Fangen von Wölfen und Bären, ihre Federn sind so stark, daß es der vollen Manneskraft bedarf, sie auseinanderzudrücken.

Ich werde zuerst beschreiben, wie ich mich ausrüste, und dann einige einfache Anweisungen geben, welche jeden Laien in Stand setzen werden, Thiere zu präserviren und wohlerhalten nach Europa gelangen zu lassen.

Gehe zunächst zum Sattler und laß dir ein Lederränzchen machen, am besten von Schweinsleder, das $2^1/_2$ Fuß lang und 8 Zoll breit ist. An dem einen Ende muß eine Seitentasche sein von der Breite des Ranzens und 4 Zoll tief. Auf beiden Seiten sollten zwei dünne Lederlappen angenäht sein, welche, über den Inhalt des Ranzens gelegt, sich in der Mitte treffen. Ein Lederstreifen, $1^1/_2$ Zoll breit, muß in verschiedenen Zwischenräumen befestigt sein, um über den beiden Lederlappen die Verschnürung vornehmen zu können. Das Bestecketui eines Wundarztes ist ein ausgezeichnetes Vorbild zur Nachahmung, nur ist zu beachten, daß dasselbe gerollt wird, was mit deinem Ranzen nicht der Fall ist. Wenn der letztere fertig ist, gehe zu einem Verkäufer chirurgischer Instrumente und laß dir geben: 2 Scheeren, 1 Federmesser mit 4 Klingen, 1 starkes Skalpel (Zergliederungsmesser), das wie ein Taschenmesser zusammenklappt, eine knöcherne Drahtzange, einige starke Nadeln, 2 starke Kneipzangen, so gemacht, daß sie sich in einander schieben lassen; sie werden sich beim Ausbalgen als sehr werthvolle Instrumente erweisen. Andere Werkzeuge hast du nicht nöthig. Füge noch hinzu: einige Pinsel von Kameelshaaren, 1 Glasspritze, und dein Geräth ist vollständig. Gehe alsdann zum Klempner und lasse dir eine Zinnbüchse machen, welche in die erwähnte Seitentasche passen muß. Diese Büchse muß 3 Abtheilungen haben, eine große und zwei kleine. Die große wird mit gepulvertem Arsenik gefüllt, die beiden kleinen mit Kampfer und sublimirtem Queckfilber.

Eine dünne Schnitte gewöhnlicher Seife sollte in die Abtheilung für Arsenik gelegt werden, und ein Vorrath von Werg und roher Baumwolle, in Schachteln verpackt, darf nicht vergessen werden. Kaufe bei dem Droguisten eine Flasche mit fest verschließbarem Glasstopfen und fülle sie mit Chloroform; alsdann noch eine Flasche von ungefähr 1 Liter Gehalt, mit weitem Hals und einem starken, anhängenden Stopfen, der mit Leder überzogen sein soll, das zugleich einen Griff zum bequemen Tragen bildet. Verschaffe dir auch 10 bis 12 kleine Schwämme; ferner 1 oder 2 Groß Pillenschachteln, die sich in einander stecken lassen, und fülle sie mit so viel Kampfer, Arsenik und sublimirtem Queckfilber, als du für nothwendig hältst. Ferner 1 Pfund Pergamentblättchen zum Etiquettiren, und mehrere Liter methylisirten Spiritus, in Zinnkannen mit Schraubenstopfen gefüllt. Wenn du in großartigem Maßstabe arbeiten willst, wirst du ein Dutzend weithalsiger Literflaschen, in Kisten mit Abtheilungen aus Brettern verpackt, sehr zweckdienlich finden. Jede Kiste sollte 4 Flaschen enthalten. Doch darüber, wie überhaupt über die Menge der Hülfsstoffe entscheidet allein das Erforderniß in jedem einzelnen Falle.

Sammelbüchsen, Arsenikseife und Korken für das Aufstecken von Insecten halte ich für überflüssigen Ballast. Wenn es ein Fabrikat giebt, das nutzlos für den Zweck ist, für den es angefertigt wurde, so ist sicher Arsenikseife dieses Fabrikat. Warum in Fachwerken immer und immer wieder dieses Gemengsel empfohlen wird, kann ich nicht begreifen.

Denken wir uns nun in der Wildniß und damit beschäftigt, unsere Beute zu präserviren. Wir beginnen mit einem Vogel; wenn du ihn erlegt hast, sieh sorgfältig nach

den Schußwunden, stopfe sie mit Baumwolle aus, von der du zu gleicher Zeit einen kleinen Ballen bilden mußt, den du in den Schnabel steckst und mit einer Gerte in den Hals hinunterstößt. Vögel mit zartem Gefieder werden oft durch Vernachläßigung dieser Vorsichtsmaßregel vollständig werthlos. Niemals, wenn ich es einrichten kann, weide ich einen Vogel oder ein Thier aus, so lange der Körper noch warm ist. Breche zunächst dem Vogel die Flügelknochen hart am Leib ab und binde die Flügel nach oben, damit sie dir aus dem Wege sind; schneide alsdann den Leib auf, von der Brust abwärts fahrend; nimm nun das Fleisch aus den beiden Beinen, breche sie an den Gelenken auf und ziehe die Haut sorgsam über den Rumpf. Trenne den Rückenknochen ein klein wenig hinter dem Ansatz der Schwanzfedern, streife die Haut über den Körper nach den Flügeln, deren Knochen du hart am Ansatz abschneiden mußt, und ziehe die Haut nun vollständig über den Kopf, so daß ihre Innenseite nach außen kommt. Am Schädel angelangt, trennst du ihn vom Hals und entfernst das Gehirn. Die Knochen der Flügel und Beine müssen zunächst gereinigt, mit Arsenik bestreut und mit Baumwolle umwickelt werden. Dann muß der Balg von allem Fett gereinigt und mit Arsenik eingerieben werden. Nachdem er in seine frühere Form zurückgebracht ist, werden auch Beine und Flügel wieder an ihre richtigen Stellen gebracht. Die Augen entferne ich stets außen, indem ich sie mit einer Nadel anbohre und herausschnicke; dann fülle ich die Höhlen mittelst mit Arsenik gesprenkelter Baumwolle aus und ziehe die Lider darüber. Meine eigene Erfahrung sagt mir, daß das Erlernen des Ausstopfens von Vögeln durch Lesen gedruckter Anleitungen kaum in zufriedenstellender Weise stattfinden kann; daher sage ich, obgleich ich diese kurze

Vorschrift gegeben habe: gehe zu einem Vogelausstopfer, bevor du auf die Reise gehst, und laß dir einige Unterrichtsstunden geben; das bringt dich weiter, als wenn du einen ganzen Monat darauf bezügliche Anweisungen liest. Sobald du mit den Augen fertig bist, fülle den Balg mäßig voll mit Baumwolle, vermeide es aber sorgfältig, ihn zu dehnen. In einer Papierdüte, den Kopf abwärts, hänge dann den Balg zum Trocknen auf. Schließlich mußt du ein Pergamentblättchen an ein Bein binden, auf welchem du das Geschlecht bemerkst, wie auch die bezügliche Nummer deines Tagebuchs. Säugethiere werden ganz ähnlich präservirt, nur mußt du Bedacht nehmen, den Schwanzknochen zu entfernen und ihn durch einen Stock zu ersetzen.

Entferne sorgfältig alles Fleisch von den Beinen und Schenkelknochen, schabe jedes Fettpartikelchen von der Haut ab und dehne die letztere nur nicht durch ein zu starkes Ausstopfen mit Baumwolle. Für große Thiere kann trockenes Moos oder Gras ebenso gut verwandt werden, wie Baumwolle oder Werg. Die Nase, Füße und Ohrmuscheln sollten mit einer starken Auflösung von sublimirtem Quecksilber gebürstet werden. Ich messe stets sorgfältig Vögel wie Säugethiere, bevor ich sie ausstopfe, und trage das Resultat, zusammen mit dem Geschlecht, der Augenfarbe und dem Ort und Datum der Erbeutung in mein Tagebuch ein. Die Präservirung von kleinen Säugethieren, Vögeln oder Amphibien in Weingeist vollzieht man, indem man einen Einschnitt in Brust und Leib macht und mit einer Glasspritze eine Auflösung von sublimirtem Queckfilber in das Innere spritzt. Wenn diese Vorsicht versäumt wird, tritt oft Verwesung ein: der Leib schwillt von den Gasen, die sich in ihm entwickeln, auf; diese bersten ihn schließlich und zerstören

deine Sammlung mitsammt dem Weingeist. Schlangen werden am besten in Spiritus aufbewahrt, doch sollte ihre Färbung vor der Eintauchung genau notirt werden, denn es giebt kaum eine Schlange, welche ihre lebhafte Farbe nach dem Tode, selbst wenn in Spiritus gelegt, bewahrt. Manche Farben verändern sich vollständig oder verschwinden sogar. Wenn es dir an Spiritus mangelt, kannst du Eidechsen abhäuten und ausstopfen, wie du es mit einer Maus oder einem Eichhörnchen thun würdest.

Fische sind viel werthvoller für wissenschaftliche Zwecke, wenn sie in Spiritus aufbewahrt, anstatt getrocknet und als Häute nach Hause geschickt werden. Um große Fische so zu präserviren, bedarf es einer bedeutenden Menge Spiritus, wodurch das Verfahren kostspielig und die Verpackung sehr umständlich wird. Die Fische müssen vorher einige Tage in starken Weingeist gelegt werden, nicht vergessen darf die Einspritzung der Bauchhöhle mit Quecksilbersublimat werden. Eine Zinnkiste muß zur Hand sein von der Größe, wie sie der Menge der zu verpackenden Fische entspricht. Nimm die Fische aus dem Weingeist und umwickele sie mit Werg oder Lappen; an die Rückenflosse muß ein Bleitäfelchen angeheftet werden, auf welches die Nummer einzukratzen ist, die der Eintragung im Tagebuch entspricht. Lege die so vorbereiteten Fische in der Zinnkiste fest auf einander und stopfe die Zwischenräume mit Baumwolle aus, damit ein Verschieben durchaus nicht stattfinden kann. Fülle alsdann die Kiste mit Spiritus und verlöthe den Deckel. Zwei oder drei Tage sollte die Kiste auf einem Tische stehen, damit genau beobachtet werden kann, ob sie dicht ist. Wenn sie diese Untersuchung bestanden hat, wird sie in eine starke, scharf passende Holzkiste gesetzt, deren Deckel zugeschraubt wird.

In dieser Weise präparirte Fische habe ich aus Tropenländern nach England gebracht, ohne daß ich den geringsten Schaden zu beklagen hatte. Für das Trocknen der Fische habe ich das folgende Verfahren am bewährtesten befunden: Schneide einen Streifen aus der Seite des Fisches, schabe dann alles Fleisch unter der Haut weg und besprenkele diese tüchtig mit Arsenik. Die Flossen müssen durch untergelegte Korkstückchen zum Abstehen vom Körper gebracht werden. So werden die Fische in die Sonne gehängt.

Seekrebse müssen in frisches Wasser geworfen werden, zunächst um sie zu tödten und dann um das Salz zu entfernen. Wenn diese Maßregel nicht sorgfältig durchgeführt wird, ziehen sie nach dem Trocknen Feuchtigkeit an und verfaulen. Bei großen Krebsen müssen die unteren Theile entfernt werden, just als ob man sie essen wollte, und die Schale muß dann gründlich gereinigt und mit Quecksilbersublimat gewaschen werden. Die großen Scheeren müssen durchbohrt und von ihrem Mark befreit werden. Alsdann müssen die Krebse in kaltes, frisches Wasser geworfen werden, das mehrmals zu erneuern ist. Nach einigen Tagen werden sie aus diesem Bad genommen und in eine Lage gebracht, in der sie langsam trocknen können. Ich finde es empfehlenswerth, die Sternfische erst einige Sekunden in heißes Wasser zu tauchen, bevor sie in kaltes Wasser gelegt werden. Dadurch wird in bedeutendem Maße ihre Neigung verhütet, nach dem Trocknen zu brechen. Im Sammeln und Präserviren von Univalven (einschaligen Muscheln) muß man sehr vorsichtig sein, um das Operculum nicht zu verlieren oder zu zerstören, denn es ist von der größten Wichtigkeit für die Bestimmung der Art. Das Operculum ist der Deckel, welcher die Mündung des Gehäuses schließt, wenn sich der Bewohner in

das Innere zurückzieht. Das beste Verfahren ist, das Gehäuse mit Baumwolle zu füllen, nachdem der Insasse entfernt ist, und dann das Operculum an die Baumwolle zu kleben. Bei der Behandlung von Bivalven (zweischaligen Muscheln) muß sorgfältig darauf geachtet werden, daß die Scharniere nicht zerbrechen. Lege niemals Muschelschalen in kochendes Wasser, denn dasselbe beschädigt sie. Der Insasse wenn er im Meer lebte, stirbt bald, wenn er in kaltes, frisches Wasser kommt, und leicht kann er dann entfernt werden, da die Oeffnungen stets weit genug zu diesem Zwecke sind. Wenn man Flaschen benutzt, um Thiere in Spiritus aufzubewahren, ist es keineswegs eine leichte Aufgabe, das Verdunsten des Spiritus zu verhüten, selbst wenn man Schraubenstopfen benutzt. Für Korkstopfen empfehle ich als bestes Verfahren, sie zunächst knapp passend zu machen und ihnen dann einen Ueberzug zu geben von gewöhnlichem Bleiweiß, wie es in der Weißbinderei gebraucht wird. Sobald der erste Anstrich trocken ist, muß er erneuert werden, und während das Bleiweiß noch feucht ist, überziehe man den Stopfen mit einem Blättchen Guttapercha. Wenn das Bleiweiß trocken geworden ist, muß der Stopfen einen dicken Ueberzug von schwarzem Firniß haben. Glasstopfen behandele ich ebenso, nur füge ich zu dem Bleiweiß eine Kleinigkeit Leinsamenmehl, um ihm mehr Klebfähigkeit zu geben. Stopfen, in dieser Weise behandelt, habe ich in allen Temperaturen dunstdicht befunden. Zu billigen Tincturen und Kannen mit Schraubenstopfen habe ich kein Vertrauen. Ich habe noch stets gefunden, daß die Kannen lecken und die Gegenstände in allen Tincturen verderben, welche man bis jetzt als billigen Ersatz für Spiritus empfohlen hat. Mein Rath ist: habe mit beiden nichts zu thun.

Wenn ich Insecten sammele, trage ich eine weithalsige Flasche mit einem anhängenden Stopfen. In derselben liegt ein Schwämmchen mit Chloroform getränkt, auf welches ich sofort alle Insecten werfe, die ich fange. Ich besichtige sie nicht eher, bis ich nach meinem Lagerplatze komme. Dann erst untersuche ich meine Ausbeute sorgfältig, und werfe alle Käfer in eine Auflösung von sublimirtem Quecksilber, die nicht sehr stark zu sein braucht, um zu tödten. Chloroform verursacht nämlich in den meisten Fällen nur eine vorüber=gehende Betäubung. Die Fliegen packe ich in Pillenschachtel, die Schmetterlinge trockne ich erst mit ausgebreiteten Flügeln zwischen weichem, elastischem Papier und packe sie dann flach in dreieckige Papierschachteln, die gut verklebt und in Uber=einstimmung mit meinem Tagebuch etiquettirt werden. Die Käfer packe ich, nachdem sie einen Tag in der Auflösung lagen, in Papierhülsen von verschiedener Größe, welche ich anfertige wie Patronen und Raketen, indem ich Papier über ein rundes Holz rolle. Diese Verpackung sichert die Fühlhörner und Beine vor Bruch. Wenn ich eine Anzahl dieser Hülsen gefüllt habe, verklebe ich ihre Oeffnungen und setze sie senkrecht in eine Kiste. Auf diese Weise behandelt, kannst du deine Käferkiste von der Spitze eines Monuments herunterwerfen, ohne daß der Inhalt beschädigt wird. Um die Hülsen aufzupacken, ist nur nöthig, daß man sie eine Nacht auf feuchten Sand legt; sie lassen sich dann ohne Schwierigkeit aufrollen. Insecten mit Nadeln anzustecken, um ihren sicheren Transport zu ermöglichen, ist ein so schädliches wie überflüssiges Verfahren, und ich habe es des=halb schon seit vielen Jahren aufgegeben. Alle Insecten können nach ihrem Transport ebenso leicht aufgesteckt werden, wie unmittelbar nach ihrem Tode, vorausgesetzt nur, daß sie

in geeigneter Weise angefeuchtet werden. Das einzige große Geheimniß, den sicheren Transport naturhistorischer Gegenstände zu ermöglichen, besteht darin, daß man bei der Verpackung selbst den geringsten Rutschungen sorgfältig vorbeugt; eine Beschädigung ist alsdann nicht zu befürchten. Ich brachte meine ausgedehnten Sammlungen, mit Ausnahme von 2 Flaschen, wohlbehalten von den Felsengebirgen nach England, einfach, weil ich bei der Verpackung mit etwas mehr als gewöhnlicher Sorgfalt verfuhr.

Für das Sammeln und Versenden von Pflanzen ist man mir von sachkundiger Seite mit folgender Anleitung an die Hand gegangen.

Die Ausrüstung sollte bestehen in einer Botanisirbüchse, in welche die festen, fleischigen und sperrenden Pflanzen auf den Sammelgängen eingelegt werden, und einer Mappe mit einer Anzahl Papierblätter und einem Tragriemen. Zwischen diese Blätter werden die zarten Pflanzen gelegt, ebenso die feinen Blüthen, nachdem man sie in Seidenpapier eingeschlagen hat. Kleine Pergamentblättchen, wie sie schon oben erwähnt wurden, sind zum Etiquettiren nothwendig, in Ermangelung solcher mag man sich aus steifem Papier genügend große Etiquetten schneiden. Zum Trocknen und Aufbewahren, oder, wie ein Botaniker sagen würde, zum Herbarium, bedarf man Papierbögen, deren Menge natürlich nach der in Aussicht genommenen Einsammlung zu bemessen ist. Diese Bogen dürfen nicht rauh und knotig sein, einerlei aber ist es, ob man Schreibpapier, ungeleimtes Druckpapier oder weißes Löschpapier*) nimmt, nur darauf muß man achten, daß es

*) Es giebt Botaniker, welche nur glasirtes Papier verwandt wissen wollen, da dasselbe die Farbe der Pflanzen und Blüthen am besten conservire. Für einen Reisenden in der Wildniß wird es aber nicht empfehlenswerth sein.

kräftig und nicht allzu dünn ist. Ein Theil muß gefirnißt sein, denn dieser Vorkehrung bedarf es, um klebrige Pflanzen unverletzt trocknen zu können. Zum Pressen der Pflanzen bedienen sich die Botaniker in der Regel außer zwei Brettern einer leichten Presse, doch wird man in der Wildniß auf eine solche verzichten müssen. Man kann sie auch ganz gut durch Steine ersetzen, mit welchen man die Blätter beschwert. Wer so viele botanische Kenntnisse besitzt, um Blüthen untersuchen und beschreiben zu können, darf nicht ohne eine Lupe sein, auch sollte ihm ein Messer mit scharfer, schmaler Klinge zum Zerlegen der Bestandtheile und eine Ahle mit Griff, die zusammengeklappt werden kann wie ein Taschenmesser, zum Anstecken der Blüthen beim Zerlegen nicht fehlen. Beim Sammeln der Pflanzen ist sorgfältig darauf zu achten, daß sie nicht von Thau oder Regen befeuchtet in die Botanisirbüchse oder Mappe gelegt werden. Ein vorheriges Abtrocknen, wenn sie durchaus in feuchtem Zustande gesammelt werden müssen, ist unerläßlich. Bruchstücke von Pflanzen sind in vielen Fällen nur von geringem Nutzen, daher man von dem Bestreben geleitet sein muß, Wurzel, Stengel, Blätter und Blüthen zu gewinnen. Das ist natürlich nur bei Pflanzen möglich, die nicht größer als die erwähnten Einlagebogen sind, oder sich durch Zusammenbiegen auf diese Ausdehnung beschränken lassen. Von größeren Pflanzen muß man einen Blüthenzweig mit möglichst vielen Blättern von der Größe eines Bogens zu gewinnen suchen, und wenn das letztere nicht möglich ist, zerlege man ihn in einige Theile, welche man in geordneter Folge auf mehrere Bogen bringen muß. Bei manchen Pflanzen weichen die grundständigen oder Wurzelblätter in ihrer Form von einander ab, daher müssen sie der Sammlung einverleibt werden. Mit diesem Namen

bezeichnet man die Blätter, welche so nahe über der Erde aus dem Stengel sprießen, daß ein Unkundiger den Glauben hegen kann, sie wüchsen aus der Wurzel heraus. Gesund, unverletzt und mittelgroß: das sind die drei Eigenschaften, welche man beim Sammeln im Auge behalten soll.

Manche Botaniker haben die Gepflogenheit, ihre Beute erst dann mit Etiquetten zu versehen, wenn sie in ihre Wohnungen zurückgekehrt sind, oder Abends beim Lagerfeuer sitzen, doch ist die Nachahmung nicht zu empfehlen. Hat man viele Pflanzentheile eingeheimst, so mag es sich leicht ereignen, daß man die nothwendigen erklärenden Notizen verwechselt, oder daß das Gedächtniß nicht die vorausgesetzte Zuverlässigkeit besitzt. Es empfiehlt sich deshalb, die Pflanzen sofort mit einem Zettel zu versehen, auf welchem das Datum des Fundes und eine Beschreibung des Standortes zu notiren ist. Gegen das letztere Erforderniß sei man nur nicht gleichgültig, denn der Standort bewirkt nicht selten eine bedeutende Abweichung von der Hauptform. Es ist deshalb nothwendig, zu wissen, in welcher Erhebung über dem Meeresspiegel der Standort lag, ob er luftig, sonnig, schattig, feucht, heiß, trocken, tiefgründig oder dürftig, wie die geognostische Unterlage beschaffen war, und ob sich in der Nähe eine Saline oder das Meer befand. Bei Pflanzentheilen muß ferner bemerkt werden, ob sie einem Baum, Strauch u. s. w. entnommen sind, und ferner alle Merkmale, welche an dem Bruchtheil nicht zu erkennen sind oder beim Trocknen verloren gehen. Im Falle der Baum oder Strauch als Seitenschosse aus einem abgehauenen Stamm hervorgegangen ist, muß eine bezügliche Bemerkung eingeflochten werden.

Saftige Pflanzen darf man niemals längere Zeit auf einander liegen lassen, da sie sonst schwitzen und schwarz

werden. Ueberhaupt sollte man das Einlegen in die Bogen so bald wie möglich vornehmen. Bei dieser Handtirung muß man darauf achten, daß trotz des nothwendigen Ausbreitens die Pflanzentheile so viel wie möglich ihre natürliche Stellung beibehalten. Von einer stark buschigen Pflanze müssen die hinderlichen Theile abgeschnitten werden, jedoch so, daß ihr ehemaliges Vorhandensein erkenntlich bleibt. Von zu zahlreichen Blättern und Blüthen nimmt man diejenigen weg, welche andere decken und nach dem Trocknen unkenntlich machen würden. Ein ganz glattes Abschneiden am Stengel oder Zweig darf nicht stattfinden, da die Ansatzstellen erkenntlich bleiben müssen. Die Knollen, Köpfe und alle solche Theile, die zu dick sind, halbirt man, und wenn das nicht genügt, schneidet man von der inneren Seite so viel ab, als nothwendig ist. Dicke Stengel spaltet man der Länge nach. Solche Pflanzen, die sperrig und widerstrebend sind, legt man, wie sie sind, zwischen die Bogen und giebt ihnen erst dann ihre regelrechte Lage, wenn sie welk und fügsam geworden sind. Das Uebereinanderlegen saftiger Pflanzentheile ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Pflanzen, die fleischig und lebenszäh sind, wie Orchideen und Zwiebeln, muß man einige Augenblicke in kochendes Wasser tauchen, jedoch mit Ausschluß der Blüthen. Dadurch tödtet man sie sofort und erreicht, daß sie eher trocknen und ihre Blüthenfarben besser bewahren. Alle Blüthen müssen mit einem Umschlag von Seidenpapier oder Baumwolle eingelegt werden. Dicke, fleischige Blüthen umgiebt man seitlich so lange mit entsprechend hohen Papierlagen, bis sie sich allmälig flach gebreitet haben.

Wenn die vorstehenden Vorkehrungen getroffen sind, kann das Einlegen der Pflanzen zum Trocknen beginnen.

Dasselbe vollzieht man, indem man die Pflanzen flach zwischen einen Papierbogen legt und diesen zwischen eine Lage von 4—6 leeren Papierbogen bringt, die man erst ganz leicht, dann gradweise mehr beschwert. Um diese leeren Bogen von dem gefüllten Bogen leicht unterscheiden zu können, legt man sie mit dem Rücken nach der entgegengesetzten Seite. Diese leeren Bogen sollte man vor Anwendung erwärmen, sei es am Feuer oder in der Sonne, und in den ersten Tagen mehrmals täglich wechseln, später ist es nur einmal täglich nöthig. Bei diesem Wechseln muß man es unterlassen, den gefüllten Bogen zu öffnen, da sich die Pflanzen leicht verschieben könnten; wenigstens muß man es unterlassen, bis man eine Prüfung für nothwendig hält, ob die Pflanzen trocken sind. Bis dahin fährt man fort, die feucht gewordenen Papierlagen gegen trockene auszutauschen. Die Ueberzeugung, ob eine Pflanze trocken ist, verschafft man sich am sichersten, wenn man sie an die Lippe hält. So lange sie kältet, ist das Trockenverfahren nicht als beendet anzusehen. Den Schluß desselben bildet das Pressen, das zu dem Zwecke geschieht, die Pflanzentheile in ihrer flachen Lage zu erhalten. Aus den gefüllten Bogen werden 4 bis 6 Zoll dicke Lagen gebildet, die zwischen zwei Bretter gelegt und entweder in eine Presse gebracht oder mit Steinen beschwert werden. Das Pressen muß mit Vorsicht geschehen: nicht zu fest, damit die zarten Theile nicht zerquetscht werden, nicht zu lose, damit sie nicht einschrumpfen. Man sondert am besten die saftreichen von den saftarmen, die sperrigen von den geschmeidigen Pflanzen, da die Stärke der Pressung im Verhältniß zu diesen Eigenschaften stehen muß.

Nach geschehener Pressung schnürt man die gefüllten Bogen zu Bündeln fest zusammen und verpackt sie, wie alle

empfindlichen Waaren, die man über See sendet, in Zinkkisten, welche man in genau passende Holzkisten setzt. Kann man keine Zinkkisten beschaffen, so sollte man jedes Bündel in Wachstuch einschlagen. Das Einlegen der Bündel in die Kiste hat in wagerechter Lage zu geschehen, und die verbleibenden Zwischenräume müssen auf's Sorgfältigste ausgestopft werden, damit kein Rutschen und Schütteln stattfinden kann.

Von dem vorstehenden Verfahren, welches als das gebräuchlichste zu betrachten ist, giebt es verschiedene Abweichungen, die ich nicht unerwähnt lassen will. Es giebt Botaniker, welche die Pflanzen zwischen trockenem Sand geschichtet in eine Kiste legen und diese 12 Stunden in der Nähe eines Feuers oder in der Sonne stehen lassen. Alsdann legen sie die Pflanzen zwischen Bogen, um sie zu pressen. Sie behaupten, auf diese Weise bliebe die Blüthenfarbe am besten erhalten. Die Blüthen umhüllen sie vor dem Einlegen mit Baumwolle, und die Früchte und dicken Wurzeln trocknen sie in einem Ofen, um sie später in Pappschachteln separat zu verpacken. Vielfache Anerkennung hat auch die folgende Methode gefunden. Nachdem die Pflanzen mit Beobachtung der oben erwähnten Vorsicht zwischen Papierbogen gebracht worden sind, werden 2 derselben zwischen 2 grob durchlöcherte Zinkplatten gelegt, die mit je einem Holzrahmen eingefaßt sind. An dem letzteren sind mehrere Lederriemen in der Weise angebracht, daß die beiden Platten zusammengeschnallt werden können. Nachdem das Zusammenschnallen ganz lose stattgefunden hat, werden die Platten in die Nähe eines Feuers gestellt und die Lederriemen je nach dem Fortschreiten des Trocknens gradweise fester geschnallt.

Von Wichtigkeit für den Sammler in der Wildniß ist die Erfahrung, daß glattes, dünnes Strohpapier, wie es zur Anfertigung von Confectdüten verwandt wird, sehr geeignet zu dem hier in Rede stehenden Zweck ist. Sie ist deshalb von Wichtigkeit, weil diese Papiersorte sich leichter verpacken und transportiren läßt, wie die anderen gebräuchlichen, und weil die Pflanzen zwischen ihren Bogen leicht trocknen. Nun habe ich noch einer Abweichung zu gedenken: sie betrifft die Behandlung der Seegewächse, Moose und Flechten, und da diese Pflanzen für den Reisenden eine hervorragende Wichtigkeit haben können, so dürfte die folgende kurze Anleitung besondere Beachtung verdienen.

Beim Sammeln der Algen soll man lebhaft gefärbte und wenn möglich fruchttragende Exemplare auswählen. Zunächst reinigt man sie entweder in der See oder einer Strandpfütze von Schmutz und sonstigen Anhängseln. Einige Arten verändern rasch ihre Farbe und verderben andere, wenn sie mit ihnen in Berührung kommen. Namentlich ist dies der Fall mit Ectocarpi und Desmarestiae, welche daher in besonderen Behältern transportirt werden sollten. Die weitere Behandlung besteht darin, daß die Pflanzen in eine große, weiße, mit Seewasser gefüllte Schüssel geworfen werden, damit fremde Bestandtheile entdeckt und entfernt werden können. Alsdann nimmt man ein Stück Papier von geeigneter Größe in die linke Hand, schiebt es unter die Pflanze und beginnt mit der rechten Hand so viel Zweige abzupflücken, als nothwendig ist, um nach dem Trocknen die Verzweigung deutlich erkennen zu lassen. Bei dieser Beschäftigung muß man die Pflanze in ihre natürliche Lage ausbreiten, wozu man sich am besten für die starken Arten eines hölzernen Strickstockes, für die feineren Arten eines Pinsels von

Kameelshaaren bedient. Nachdem das geschehen, wird das Papier mit der Pflanze aus der Schüssel gehoben, und zwar schleifend über den Rand, damit das Wasser abläuft. Sollten sich bei diesem Vorgang einige Zweige verwickeln, so legt man den betreffenden Theil der Pflanze noch einmal auf's Wasser, damit sich die Verwickelung lösen kann. Das Papier, mit der Pflanze oben auf, wird dann auf eine Lage Löschpapier gelegt, das die überschüssige Feuchtigkeit aufsaugen soll. Wenn dieser Zweck erreicht ist, wird die Pflanze auf einem Bogen dicken, weißen Löschpapiers ausgebreitet und mit einem Stück Calico bedeckt, das zum mindesten einmal gewaschen worden ist, da es sich sonst an die Pflanze anhängen würde. Ein zweites Löschpapier wird darüber gelegt, das als Unterlage für eine andere Alge dient, die ebenfalls mit Calico bedeckt wird. In dieser Weise fährt man fort, eine spannendicke Lage zu bilden, welche man einer Pressung aussetzt. Anfänglich muß das Papier alle zwei Stunden gewechselt werden, mit fortschreitender Trocknung, die in der Regel in 36 Stunden vollendet ist, seltener. Je seltener gewechselt werden braucht, je stärker muß die Pressung sein. Die dicken, lederartigen Algen schrumpfen beim Trocknen so sehr ein, daß ohne starke Pressung die Ränder der Papierbogen zerknittern. Andere, von gelatinöser Natur, wie Nemaleon und Dudresnaia, kann man auf dem Papier so lange ohne Pressung trocknen lassen, bis sie ihr gelatinöses Aussehen verloren haben. Grobe, große Algen, wie Fucaccae und Laminariae, sollten vor der Pressung einige Zeit in frischem Wasser eingeweicht werden, damit sie besser auf dem Papier hängen. Die weniger starken Arten, welche nicht leicht am Papier haften, wie Sphacelaria scoparia, mag man zur Beseitigung

dieses Mangels mit sorgfältig abgerahmter Milch bürsten, oder mit einer Flüssigkeit, die man aus $^1/_2$ Loth Hausenblase und 3 Loth Wasser bereitet. Beide Theile bringt man in eine weithalsige Flasche, die man in ein Kochgefäß mit kaltem Wasser setzt. Langsam erhitzt man das Letztere, und nachdem sich die Vereinigung des Flascheninhalts vollzogen hat, gießt man 2 Loth rectificirten Weingeist hinzu. Die Flasche wird tüchtig geschüttelt und gut verkorkt. Wenn die Mischung gebraucht werden soll, muß sie etwas erwärmt werden, um sie flüssiger zu machen. Dann taucht man einen Pinsel von Kameelshaaren ein und bestreicht die untere Seite der Pflanze, die hernach sorgfältig ausgebreitet auf das Papier zu legen ist. Für delicate Arten, wie Callithanmia und Ectocarpi empfiehlt es sich sehr, einen Theil der Fruchtzweige auf einem Stück Glimmer von der Größe eines Mikroskop-schiebers aus dem Wasser zu fischen und trocknen zu lassen. Die Pflanze kann dann jederzeit mit dem Mikroskop unter-sucht werden, ohne das angeheftete Exemplar zu verletzen. Solche Süßwasseralgen, welche nur eine Kruste bilden, werden in ein Gefäß mit Wasser gebracht, damit sich die erdigen Anhängsel ablösen und auf den Boden sinken können. Die Pflanzen bleiben wie Schaum auf der Oberfläche schwimmen und werden mit Glimmerstücken herausgefischt, auf welchen man sie auch trocknen läßt. Oscillatoriae kann präservirt werden, wenn man einige Theile auf eine Silbermünze bringt, und diese auf einem Stück Papier in einen Teller legt. Alsdann gießt man so viel Wasser ein, daß die Münze soeben bedeckt ist. Die Alge wird durch die ihr innewohnende eigenthümliche Bewegung einen strahlenförmigen Kreis, der frei von Schmutz ist, um die Münze bilden, die nun aus dem Wasser gehoben wird. Da es schwierig ist, getrocknete

Algen vom Papier zu entfernen, so sollten kleine Theile, auf Glimmer getrocknet, jedes Exemplar begleiten. Die Glimmerstücke sollte man in kleine Briefumschläge stecken, welche an die Ecken der betreffenden Papierbogen zu heften sind. Parasitische Algen sollten an den Pflanzen, auf welchen sie wachsen, hängen bleiben. Gewöhnliche Diatoms und Desmids werden am besten auf Glimmer, wie oben geschildert, getrocknet. Man wirft sie in ein Gefäß mit Wasser, das man dem Sonnenlicht aussetzt. Bald werden sie an der Oberfläche erscheinen und können dann, frei von Schmutz, leicht mit Glimmer herausgefischt werden. Häufig trocknet man sie auch auf Glasplättchen, die in das Mikroskop passen, und da sie nicht leicht haften bleiben, so bestreicht man die Plättchen mit Glycerin, canadischem Balsam oder einem andern geeigneten Klebstoff.

Flechten werden auf gewöhnlichen Papierbogen aufbewahrt. Wenn verschiedene Arten von mehreren Fundorten auf einen Bogen kommen sollen, wird jedes Exemplar auf ein viereckiges Stück Papier geklebt, das an den Papierbogen geheftet wird, nachdem Fundort, Datum u. s. w. an seinem Fuße notirt sind. Da eine Pressung der Flechten nicht stattfinden darf, weil sie ihr charakteristisches Aussehen verlieren würden, so legt man die Bogen in Pappdeckelschachteln. Flechten, die auf Felsen wachsen, sollten mit einem dünnen Stück derselben abgeschlagen werden, damit sie mit ihrem Mutterboden auf's Papier geklebt werden können. Auch die Arten, welche auf Baumrinden wachsen, sollten mit einem Theil ihres Mutterbodens abgenommen werden; sie müssen dann aber einer leichten Pressung ausgesetzt werden, bis die Rinde trocken ist, da sie sonst kräuselig werden. Arten, die auf Sand oder losem Boden wachsen, wie Coniobe furfuracea

sollten sorgfältig in der Schachtel, in welcher man sie aufbewahren will, auf einer Gummischicht ausgebreitet werden. Collemas sollte man zunächst hart und trocken werden lassen; dann befreie man einen Theil von Moos, Schmutz u. s. w. und hefte ihn separat auf, um die Verzweigung des Thallus zu zeigen. Pertusariae sollte durch Exemplare der beiden Geschlechter vertreten sein. Manche Flechten, wie Verrucariae und Collomaceae, werden im Winter in ihrer besten Beschaffenheit gefunden.

Große Pilze, wie Agaricim und Polyporci, werden für das Herbarium zubereitet, indem man ein Stück aus dem Mittelpunkt der Pflanze schneidet, um die Umrisse des Pileus und den Charakter des Innern des Stengels sichtbar zu machen. Die beiden Pileustheile werden leicht gepreßt, bis sie trocken sind, und dann mit Gummi auf Papier in der Weise geklebt, daß ihre entgegengesetzten Seiten vor Augen liegen. Da es unmöglich ist, die Farbe der Pilze zu bewahren, so sollte, wenn möglich, jedes Exemplar von einer colorirten Abbildung begleitet sein. Mikroskopische Pilze werden in der Regel in Papierhülsen gepackt, oder auf ein Stück Papier, oder, was noch besser ist, auf eine für das Mikroskop passende Glasplatte geklebt. Die Pilze von staubartiger Natur, wie Myxomycetes, mögen, wie die kleinen Flechten, in Pappschachteln bewahrt werden. Man halte in Erinnerung, daß Pilze die am schwierigsten zu bewahrenden Bestandtheile des Herbariums sind.

Moose, die in Büscheln wachsen, sollten gesammelt werden just bevor die Kapseln braun werden. In dünne Abtheilungen zerlegt, werden sie zwischen Papier leicht gepreßt. Während dieses Vorganges reifen die Kapseln aus und kommen somit in vollkommenem Zustand zur Aufbewahrung. Jede

Abtheilung wird in einen Papierumschlag gesteckt, der auf einen Papierbogen geklebt wird. Ohne Papierumschlag ist Gefahr vorhanden, daß Caliptra und Operculum abfallen und verloren gehen. Ein unzerlegtes Moosbüschel muß aber diese Theile begleiten, um den Habitus der Pflanze zu zeigen. Er wird einfach gewaschen und auf steifes Papier geklebt. Dem letzteren Zweck entspricht am besten eine Auflösung von Gummi-Traganth, der seine vierte Gewichtsmenge Weingeist enthält.

Lebermoos wird, wie die Algen, zunächst zur Reinigung in Wasser gelegt. Alsdann trocknet man es zwischen weißem Löschpapier bei harter Pressung. In diesem Zustand wird es gewöhnlich auf Papier geklebt. Vorzuziehen aber ist eine für das Mikroskop passende Glasplatte. Das Aufkleben muß mit Beobachtung der Vorsicht geschehen, daß die Sporenkapseln sichtbar bleiben. Das Sammeln sollte geschehen, wenn die Fruchtkelche erscheinen. In eine Tasse mit etwas Wasser gelegt, reifen sie bald aus. Es ist dies die sicherste Methode, denn die Fruchtstengel sind so zerbrechlich, daß sie den Transport ohne Beschädigung nicht ertragen können. Die Characeae sind so spröde, daß man sie am besten wie Algen in einem Wasserbad behandelt. Eine Ausnahme machen die stacheligen Arten, welche man auf ein Papier legt, bis sie trocken sind, und dann mit einem gummirten Papierstreifen anheftet. Beim Sammeln von Charae sollte Sorge getragen werden, daß von denjenigen Arten, welche geschlechtlich getrennt sind, beide Formen erlangt werden, ebenso die Wurzeln derjenigen Arten, in welchen kleine Stärkekügelchen (Gemmae) gefunden werden, wie in C. fragifera. Theile der Fruchtorgane sollten in Papierumschlägen an die betreffenden Bogen geheftet werden.

Zum Schlusse sei noch bemerkt, daß, auf welche Weise auch der Reisende seine Pflanzen trocknet, er nicht nöthig hat, sie an die Papierbogen zu heften — nur die Moose und mikroskopischen Pflanzen machen eine Ausnahme — wenn er die Verpackung, wie oben geschildert, in Zinkkisten vornimmt. Sache des Empfängers mag es sein, in seinem Studierzimmer das Anheften zu besorgen. Will aber der Reisende mit besonderer Vorsicht der Möglichkeit des Verschiebens der Pflanzen vorbeugen, so möge er sie an einer Stelle der unteren Seite mit Gummi-Traganth befeuchten und dann sanft auf's Papier drücken. Delicate Pflanzen heftet er besser mit einem Faden fest, den er auf der Rückseite des Bogens zusammenknüpft. Sie können dann zur Prüfung ohne Beschädigung abgenommen werden — eine Nothwendigkeit, die beim Anheften unverrückt im Auge behalten werden muß. Zur Ermöglichung der Prüfung müssen die meisten Pflanzen in kaltem Wasser, die Minderzahl in warmem Wasser, aufgeweicht werden.

Die Zollbehandlung der Passagiergüter in Mexiko.

Nach dem Zolltarif von Mexiko (Kapitel 18, Art. 80) gelten bezüglich der Ausschiffung der Passagiere und Behandlung ihres Gepäcks folgende Bestimmungen.

1) Jeder Passagier, welcher in einem Hafen der Republik ankommt, kann sich mit seinem Gepäck ausschiffen, sobald das Schiff vor Anker gegangen ist; sollte die Ausschiffung während der Nacht oder zu einer Zeit geschehen, wo das Zollhaus

geschlossen ist, so wird man den Passagieren gestatten, ein kleines Packet mitzunehmen, das aber nur Kleider für den eigenen Gebrauch enthalten darf.

2) Die Untersuchung des Gepäckes soll mit Schonung, Einsicht und Billigkeit geschehen. Man wird den Passagieren keinen größeren Aufenthalt verursachen, als unumgänglich nothwendig ist, um ihr Gepäck untersuchen zu können; denjenigen, welche nicht spanisch verstehen, wird ein Beamter als Dolmetscher beigegeben, um sie mit den betreffenden Vorschriften bekannt zu machen.

3) Was die Wäsche, Kleider und Schmucksachen zum persönlichen Gebrauch betrifft, so ist die Beurtheilung der Menge und Qualität, welche zollfrei bleiben soll, dem einsichtsvollen Ermessen der Zollverwalter überlassen.

4) Außerdem dürfen die Passagiere zollfrei einführen a) 2 Taschenuhren nebst zugehörigen Ketten, b) 100 Cigarren und 40 Päckchen Cigaretten, c) $^1/_2$ Kilogramm Schnupftabak, d) $^1/_2$ Kilogramm Rauchtabak, e) 1 Paar Pistolen mit Zubehör bis 200 Patronen, f) einen Säbel, g) ein Gewehr, eine Muskete oder einen Karabiner mit Zubehör bis 200 Patronen, h) ein Paar musikalische Instrumente, ausgenommen Pianos und Orgeln.

5) Alle Gegenstände, welche in die vorstehenden Zollbefreiungen nicht eingeschlossen sind und von den Passagieren in kleinen Mengen mitgebracht werden, um als Geschenke zu dienen, sind den Zollsätzen des Tarifs zu unterwerfen und in einem besonderen Verzeichniß anzuführen, welches der Zollbehörde vor der Untersuchung zu übergeben ist.

6) Wenn sich gebrauchte Möbel unter dem Passagiergut befinden, so ist deren Abnutzung bei der Verzollung zu berücksichtigen.

7) Wenn die Passagiere Künstler sind und zu einer Theater- oder anderen Truppe gehören, so wird ihnen außer den schon erwähnten Zollbefreiungen die zollfreie Einfuhr ihrer Garderobe und ihres Bühnenschmuckes gewährt, soweit dieselben einen Theil des Gepäckes bilden und ihre Anzahl nicht übertrieben ist. Sollten die Zollbeamten einen Miß- brauch der freien Einfuhr vermuthen, dann haben sie über die betreffenden Artikel eine Faktura aufzunehmen und 55 % nach Werth oder Schätzung zu erheben, ganz in derselben Weise, wie für Waaren vorgeschrieben ist, die nach Schätzung zu verzollen sind.

8) Die Zollverwalter werden dafür Sorge tragen, daß vor der Ausschiffung Abdrücke dieser Bestimmungen an die Passagiere vertheilt werden, und zwar in spanischer, deutscher, englischer und französischer Sprache, damit dieselben von den gegebenen Vorschriften Kenntniß nehmen können.

Die Reisenden sollten nicht versäumen, sich einen Paß für Mexiko zu verschaffen und denselben auf einem mexi- kanischen Consulat in Deutschland visiren zu lassen. Die Gebühren betragen 1 Peso, welcher mit Mark 4,88 zu berechnen ist.

Consulate.

Abkürzungen: C. = Consulat, G. C. = Generalconsulat,
V. C. = Viceconsulat, C. A. = Consular-Agentur.

Die deutschen Consulate in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

New-York G. C., C., V.C. Baltimore C. Washington C. A.
Boston C. Mobile C. New-Orleans C. Philadelphia C.
Darien V. C. Wilmington C. San Franzisko G. C.
Chicago C., V. C. Charleston C. Galveston C. Richmond C.
Norfolk V. C. St. Louis C. Cincinnati C. Indianola C. A.
Savannah C.

Die deutschen Consulate in Britisch-Nord-Amerika.

Montreal C. Quebeck C. St. Johns C. (Neufundland)
Nassau C. Toronto C. St. John C. (Neu-Braunschweig)

Winnipeg C. Chatham C. Sidney C. A.
Halifax C. Pugwash C. A. Inagua C. A.

Die deutschen Consulate in Mexiko.

Acapulco V. C. Guanajuato V. C. Merida C.
Colima C. Guaymas V. C. Mexiko C.
Durango V. C. Laguna de Terminos C. Puebla V. C.
Guadalajara C. Mazatlan C. Zacatecas V. C.

Monterey V. C. Tepic C.
San Louis Potosi C. Vera Cruz C.
Tampico C. Oajaca C.

Die deutschen Consulate in Central-Amerika.

Panama C.
Aspinwall V. C.
San José de Costarica C.
San José de Guatemala C. A.
Retalhuleu mit Champerico V. C.
Belize C.
Guatemala G. C.
Coban V. C.
Santa Ana C.
Leon C.
Punta Arenas V. C.
Merida (Yucatan) C.

Die deutschen Consulate in Westindien.

Havanna C.
St. Jago de Cuba C.
Trinidad de Cuba C.
Santa Cruz de Teneriffe C.
Matanzas C.
Cienfuegos V. C.
Cardenas V. C.
San Juan C.
St. Thomas C.
Port au Prince C.
Aux Cayes C.

Cap Hayti C.
Port de Paix C. A.
Gonaïves C.
Jacmel C.
Kingston C.
Bridgetown C.
Castries C. A.
Kingstown C. A.
Port of Spain C.
Aguadilla V. C.
Arroyo V. C.
Mayagüez V. C.

Die deutschen Consulate in Süd-Amerika.

Columbia: Bogotá G. C.; Barranquilla C.; Bucaramanga C.; Medellin C.; San Jose de Cúcuta C.
Ecuador: Quayaquil C.
Peru: Arequipa C.; Islay C. A.; Callao C.; Iquique C.; Tacna C.; Arica C. A.
Chile: Caldera V. C.; Copiapó C.; Coronel V. C.; Puerto Montt V. C.; Santiago C.; Valdivia C.; Valparaiso G. C.

Argentinien { Buenos Ayres G. C.
Santa Fe C.
Uruguay: Montevideo C. Demerara: Georgetown C.
Paraguay: Asuncion V. C. Berbice: Neu-Amsterdam V. C.

Brasilien { Rio de Janeiro G. C.
Porto Allegre C.
Bahia C.
Pernambuco C.

Venezuela { Caracas C.
Cindad Bolivar C.
La Guayra C.
Maracaibo C.
Puerto Cabello C.

Die deutschen Consulate in Australien und auf den Inseln des stillen Oceans.

Sydney G. C.
Adelaide C.
Port Adelaide V. C.
Auckland C.
Brisbane C.
Christchurch C.
Dunedin C.
Levuka C.
Melbourne C.
Nelson C.
Newcastle V. C.
Wellington C.

Honolulu C.
Apia G. C.
Jaluit C.
Papeete C.

Die deutschen Consulate in Afrika.

Capstadt C.
D'Urban C.
Lagos C.
St. Helena C.
Algier C.
Gaboon C.
Port Elisabeth C.
King Williamtown u. East London V. C.
Port Alfred V. C.
Simonstown V. C.
Monrovia C.
Tamatave C.

Tanger G. C.
Larache V. C.
Mazagan V. C.
Mogador V. C.
Rabat C.
Bloemfontein C.
Fayal C.
Funchal C.
Ilha de Sol C.
San Miguel C.
San Vicente C.
Terceira C.
Gracioza V. C.
Mozambique C.
San Paolo de Loando C.
Tunis G. C.
Goletta V. C.
Sfaks V. C.
Tripolis V. C.
Zanzibar V. C.

Die deutschen Consulate in der asiatischen Türkei.

Beirut C. Alexandrette V. C. Damaskus V. C.
Aleppo C. Antiochia C. A. Haiffa (und Acca) V. C.
Lattakieh V. C. Jerusalem C.
Brussa V. C. Jaffa V. C.
Smyrna C.

NB. Die Consulate auf der Weltumsegelungstour ersiehe in dem betreffenden Abschnitt.

Englische und nordamerikanische Maß- und Gewichtstabelle.

Mile = Meile, Feet = Fuß, Inches = Zoll,
Square = Quadrat, Barrel = Faß, Pound = Pfund,
Ounces = Loth.

Weg- und Fußmaße.

Mile		Yards		Feet		Inches
1	=	1760	=	5280	=	63,360
		1	=	3	=	36
				1	=	12

Flächenmaße.

Squaremile		Acres		Poles		Squareyards
1	=	640	=	102,400	=	3,097,600
		1	=	160	=	4840
				1	=	$30^1/_4$

Flüssigkeitsmaße.

Barrel		Gallons		Quarts		Pints		Gills
1	=	$31^1/_2$	=	126	=	252	=	1008
		1	=	4	=	8	=	32
				1	=	2	=	8
						1	=	4

Trockenmaß.

Die Einheit ist der Bushel, welcher 2150,42 Cubikzoll hält; 4 Pecks machen 1 Bushel; der Peck wird in Halbe und Viertel getheilt.

Holzmaße.

1 Cord = 4′ × 4′ × 8′ = 128 Cubikfuß. An fester Masse hält der Cord nur 72 Cubikfuß.

Handelsgewichte.

Ton		Hundreds		Pounds		Ounces		Drams
1	=	20	=	2000	=	32,000	=	512,000
		1		100	=	1600	=	25,600
				1	=	16	=	256
						1	=	16

Beim Verwiegen gewisser Güter kommt die s. g. lange Ton = 2240 Pounds, und der lange Centner = 112 Pounds zur Anwendung, und zwar viel häufiger in England, wie in Nord-Amerika.

Vergleichende Maß- und Gewichtstabelle.

1 Mile = 1,6093 Kilometer.
1 Squaremile = 259 Hectare.
1 Acre = 40,47 Ares.
1 Yard = 0,9144 Meter.
1 Foot = 30,48 Centimeter.
1 Inch = 2,54 Centimeter.
1 Cubicfoot = 28320 Cubik-Centimeter.
1 Cubicinch = 16,39 Cubik-Centimeter.
1 Cubicyard = 0,7646 Cubikmeter.
1 Rod = 5,029 Meter.
1 Squareyard = 0,8361 Quadratmeter.
1 „ foot = 929 Quadratcentimeter.
1 „ inch = 6,4528 Quadratcentimeter.
1 Bushel = 0,3524 Hectoliter.
1 Gallon = 3,786 Liter.
1 Cord = 3,625 Steres (Raummeter).
1 Ton = 0,907 Tonne.
1 Pound = 0,4536 Kilogramm.

Argentinien, Brasilien, Chili, Ecuador, Mexiko und Neu-Granada (Columbia) haben das metrische System für Maße und Gewichte eingeführt. Britisch-Nordamerika, Australien, Capland nebst den übrigen britischen Colonien bedienen sich derselben Maße und Gewichte wie England und die nordamerikanische Union.

	Längenmaß.	Gewicht.
Bolivia	1 Vara = 87 cm	1 Quintal à 4 Arrobas = 46 kg
Paraguay	1 Vara = 93 „	1 „ „ = 46 „
Peru	1 Vara = 84 „	1 „ „ = 46 „
Uruguay	1 Vara = 85 „	1 Libra = 0,46 „
Venezuela	1 Vara = 84 „	1 Quintal à 4 Arrobas = 31 „
Central-Amerika	1 Vara = 84 „	1 „ „ = 31 „

Vergleichende Tabellen der Münzen aller Länder.

Bei Benutzung einer vergleichenden Münztabelle muß man sich erinnern, daß dieselbe niemals zur Grundlage der Berechnungen von Geld- und Wechselgeschäften gemacht werden kann, da für diese der Curs maßgebend ist, welcher bekanntlich schwankt. Wer beispielsweise einen Creditbrief auf New-York zu beschaffen wünscht, der würde seinen Zweck nicht erreichen, wenn er darauf bestünde, daß das Bankhaus, dem er sein Anliegen vorträgt, die Mark gemäß seiner Münztabelle mit 23,8 Cents berechne, denn die Coursnotirung mag an dem betreffenden Tag vielleicht 23 oder 24 Cents sein. Ferner ist zu beachten, daß die Zuverlässigkeit einer Münztabelle durch Regierungsverordnungen beeinträchtigt wird, welche den Werth fremder Münzen für die öffentlichen Cassen festsetzen, und diese gegenseitigen Festsetzungen sind keineswegs übereinstimmend. Trotzdem muß jedem Reisenden eine Münztabelle

erwünscht sein, um den Gegenwerth der Beträge, die er verausgabt, mit annähernder Zuverlässigkeit berechnen und Aufschluß über die Münzeintheilungen des Fremdlandes, in dem er sich befindet, finden zu können. Von diesem Gedanken ausgehend, habe ich die beiden folgenden Tabellen bearbeitet, und zwar, indem ich für die erste alle Bruchtheile abrundete und für die zweite den Goldwerth zu Grunde legte. Eine haarscharfe Bruchtheilsberechnung wird für einen Reisenden häufig nur hinderlich sein, zudem gelangt sie auch im gewöhnlichen Leben nicht zur Ausführung. Wer aus besonderen Gründen genau nach dem Goldwerth zu rechnen wünscht, der möge die zweite Tabelle zu Hülfe nehmen.

1. Tabelle.

Land.	Währungseinheit.	Werth in M	Pf	Münzeintheilungen.	
Amerika V. St.	Dollar	4	20	100 Cents	
Anam	Kwan	2	80	10 Mas	60 Sapeks
Arabien	Piaster	3	80	80 Cawiers	
Argent. Conföderation	Peso	4	10	8 Reales	
Australien	Pfund Sterl.	20	40	20 Shillings	12 Pence
Azoren	Milreis	3	50	1000 Reis	
Belgien	Frank	—	80	100 Centimes	
Bolivia	Peso	4	05	10 Real	10 Centavos
Brasilien	Milreis	2	34	1000 Reis	
Britisch-Nordamerika	Pfund Sterl.	20	40	20 Shillings	12 Pence
Central-Amerika	Peso	4	05	100 Centavos	

Land.	Währungs-einheit.	Werth in M	Pf	Münzeintheilungen.		
Chili	Peso	4	—	100	Centavos	
China	Tael	6	75	10	Mace	100 Candarins
China	Handelsdollar	4	—	100	Cents	
Columbia	Peso	4	05	100	Centavos	
Dänemark	Krone	1	15	100	Oere	
Ecuador	Peso	4	05	100	Centavos	
Egypten	Goldpfund	20	80	100	Piaster	
Frankreich	Frank	—	80	100	Centimes	
Groß-britannien	Pfund Sterl.	20	40	20	Shillings	12 Pence
Griechen-land	Drachme	—	80	100	Centimes	
Holland	Gulden	1	65	100	Cents	
Indien	Rupie	2	—	16	Annas	12 Pice
Italien	Lira	—	80	100	Centesimi	
Japan	Yen	4	—	100	Sen	
Japan	Handelsdollar	4	—	100	Cents	
Liberia	Dollar	4	20	100	Cents	
Mexiko	Peso	4	33	100	Cents	
Norwegen	Krona	1	15	100	Oere	
Oesterreich	Gulden	2	—	100	Kreuzer	
Paraguay	Peso	4	—	100	Centavos	
Persien	Toman	9	—	50	Abassi	2 Mahmudis
Peru	Soles	4	—	100	Centavos	
Portugal	Milreis	4	47	1000	Reis	
Rumänien	Piaster	—	80	100	Banpara	
Rußland	Rubel, Silber	3	10	100	Kopeken	
Sandwich-inseln	Dollar	4	20	100	Cents	
Serbien	Piaster	—	35	80	Para	
Siam	Tical	2	55	10	Mas	60 Sapeks
Spanien	Peseta	—	80	100	Centavos	

Land.	Währungs-einheit	Werth in M	Pf	Münzeintheilungen.		
Schweden	Krone	1	15	100	Oere	
Schweiz	Frank	—	80	100	Rappen	
Tripolis	Mahbub	3	50	20	Piaster	
Tunis	Piaster	—	50	16	Carubs	
Turkestan	Tilla	11	50	21	Tengas	44 Puls
Türkei	Piaster	—	18	100	Aspers	
Uruguay	Patacon	4	—	100	Centavos	
Venezuela	Peso	4	05	100	Centajos	

Anmerkung: In England werden 5 Shillings 1 Crown,
$2^1/_2$ " $^1/_2$ "
2 " 1 Florin genannt.

Im Osten der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika wird noch häufig nach Shillings gerechnet. Der Shilling ist genau 25 Cents. In Californien und den angrenzenden Gebietstheilen ist die Rechnung nach bits eine allgemein gebräuchliche. Der bit ist $12^1/_2$ Cents, da es aber eine solche Münze nicht giebt, so muß in der Einheit entweder ein kurzer bit (10 Cents) oder ein langer bit (15 Cents) gefordert werden. Die Vervielfachung geschieht mit 2, 4 und 6, so daß es runde, auszahlbare Beträge giebt.

Die Bundeskassenscheine und Nationalbanknoten, welche in Beträgen von 1, 2, 5, 10, 20, 25, 100, 500 und 1000 Dollars ausgegeben werden, haben gleichen Werth wie klingende Münze in der ganzen Union.

Dagegen sind die Handelsdollars, welche die Inschrift Trade Dollar tragen, in neuerer Zeit vollständig geächtet. Niemand will sie in Zahlung nehmen, trotzdem sie einen höheren Silbergehalt besitzen, wie die gewöhnlichen Dollars.

2. Tabelle.

	Amerika und alle Länder mit Dollarwährung.		China.			Deutschland.		Frankreich u. alle Länder mit Frankenwährung.	
Amerika V. St.	$	c.	T.	m.	c.	ℳ	₰	f.	c.
($) 1 Dollar . . .			—	6	21	4	19 3/4	5	18 1/8
(c) 1 Cent . . .			—	—	6 1/5	—	4 1/5	—	5 1/5
China.									
(T) 1 Tael . . .	1	61				6	75	8	34
(m) 1 Mace . . .	—	16,1				—	65	—	83 3/4
(c) 1 Candarin . .	—	1,6				—	0 3/4	—	0 7/8
Deutschland.									
(ℳ) 1 Mark . . .	—	23,8	—	1	48			1	23 1/2
(₰) 1 Pfennig . .	—	2 3/8	—	—	1 1/2			—	1 1/4
Frankreich.									
(f) 1 Frank . . .	—	19,3	—	1	20	—	81		
(c) 1 Centime . .	—	2	—	—	1 1/5	—	0 4/5		
Großbritannien.									
(£) 1 Pfund . . .	4	86,65	3	—	23	20	42	25	21
(Sh) 1 Shilling . .	—	24,33	—	1	50	1	0,2	1	26
(d) 1 Penny . . .	—	2,03	—	—	12 1/2	—	8 1/2	—	10 1/2
Holland.									
(f) 1 Gulden . . .	—	38,5	—	2	39	1	61 3/4	2	—
(s) 1 Stiver . . .	—	1,9	—	—	12	—	8	—	10
Indien.									
(R) 1 Rupie . . .	—	45,8	—	2	85	1	92 2/3	2	37 1/2
(a) 1 Anna . . .	—	2,8	—	—	18	—	12	—	15
(p) 1 Pice . . .	—	2,5	—	—	1 1/2	—	1	—	1 1/4
Oesterreich.									
(fl) 1 Gulden . .	—	45,3	—	2	82	1	90	2	34
(kr) 1 Kreuzer . .	—	4,5	—	—	3	—	2	—	2 1/3
Rußland.									
(R) 1 Silberrubel .	—	73,4	—	4	56	3	08	3	80
(K) 1 Kopeke . . .	—	7 1/3	—	—	4 1/2	—	3	—	3,8

2. Tabelle.

Großbritannien und alle Länder mit Sterlingwährung.			Holland mit seinen Colonien.		Indien.			Oesterreich.		Rußland.	
£	Sh.	d.	f.	s.	R.	a.	p.	fl.	kr.	R.	K.
0	4	$1^1/_2$	2	12	2	3	—	2	21	1	36
—	—	—	—	$0^1/_2$	—	—	4	—	$2^1/_4$	—	$1^3/_8$
—	6	7,2	4	$3^3/_4$	3	8	3	3	56	2	19
—	—	8.	—	$8^3/_8$	—	5	8	—	36	—	22
—	—	0,3	—	$0^1/_{12}$	—	—	$0^2/_3$	—	$0^1/_3$	—	$0^1/_4$
—	11	3	—	$12^1/_4$	—	8	4	—	$52^1/_2$	—	$32^1/_2$
—	—	—	—	$0^1/_8$	—	—	1	—	$0^1/_2$	—	0,3
—	9	$2^1/_2$	—	10	—	6	9	—	$42^1/_2$	—	$26^1/_4$
—	—	—	—	0,1	—	—	$0^7/_8$	—	$^7/_{16}$	—	$0^1/_4$
			12	$12^3/_4$	10	10	—	10	74	6	63
			—	$12^5/_8$	—	8	6	—	54	—	33
			—	1	—	—	$8^1/_2$	—	$4^1/_2$	—	$2^3/_4$
—	1	7			—	13	5	—	85	—	$52^1/_2$
—	—	1			—	—	$8^1/_2$	—	$4^1/_4$	—	$2^5/_8$
—	1	10	1	$3^3/_4$				1	$1^1/_4$	—	$62^1/_2$
—	—	1	—	$1^1/_2$				—	$6^1/_4$	—	3,9
—	—		—	$0^1/_8$				—	$0^1/_2$	—	$0^3/_8$
—	1	10	1	$3^1/_2$	—	15	10			—	$61^3/_4$
—	—	—	—	$0^1/_4$	—	—	2			—	0,6
—	3	—	1	18	1	9	8	1	62		
—	—	—	—	$0^3/_8$	—	—	$3^1/_{12}$	—	$1^3/_4$		

Wo bleiben die Vermißten?

Wer ein theures Glied seiner Familie hinausziehen ließ in die weite Welt, der hat eine irdische Sorge mehr: wie es ihm ergehen wird in fernen Landen? ob es nicht unterliegt im Kampfe ums Dasein? ob es brav blieb? wird es noch leben und gesund sein? Diese Fragen bewegen alltäglich das Herz dessen, der in der Heimath blieb und die Monate, Wochen und Tage zählt, bis wieder ein Brief fällig wird, dem man die Hoffnung entgegenträgt, daß er eine frohe Botschaft bringen wird, die Qual und Zweifel zum mindesten für eine kurze Spanne Zeit in ruhige Zuversicht kehren werde. Aber nicht immer treffen die Briefe mit der erwünschten Pünktlichkeit ein. Als Karl Abschied nahm, da versprach er thränenden Auges allen, — dem Vater, der Mutter, den Geschwistern und auch den Jugendgespielen bald und oft zu schreiben und das Versprechen ging ihm gewiß nicht neben dem Herzen her, es war treu und ehrlich gemeint. Auf der langen Seereise, so meint er, da gebe es so viele müßige Stunden, die er benutzen wolle, um eine interessante Reiseschilderung niederzuschreiben, die er sofort bei der Ankunft im Landungshafen der Post zu übergeben gedenkt. Ihr dürft also schon Tage und Stunden berechnen, wann der Postbote einen Brief von eurem Karl bringen wird. So, und nun noch einen Kuß, eine Umarmung, einen Händedruck — lebt alle, alle wohl, also ich schreibe bald, schreibe oft und viel. — Doch auf dem

Ocean, da ist's nicht so, wie er sich's gedacht. Zunächst nimmt ihn die unleidliche Seekrankheit in Anspruch und unterdrückt auch jeden Keim eines Gedankens an Schreiben und Schildern. Nun ist er aber wieder gesund und doch läßt er sein Schreibmaterial unangerührt im wohlverpackten Koffer liegen. Das kommt daher, weil ihn eine neue Welt umgiebt, die seine Gedanken in lebhafte Schwingungen versetzt, sie natürlicherweise ablenkt von der Heimath. Da ist der unendliche Ocean, er scheint zwar so öde, aber wie überwältigend wirkt er in seiner Riesengröße auf des Menschen Gemüth. Der Sturm tobt und wühlt die grünen Fluthen so tief auf, daß sie Berge und Thäler bilden, und vom fernen Horizont her rollen lange hohe Wogen, eine über die Schultern der anderen weg, und drohen das Schiffchen mit seinen winzig kleinen verwegenen Insassen zu verschlingen — das ist ein Bild, wie es Karl auch in seinen kühnsten Träumen niemals sah. Und dann, die buntgemischte Gesellschaft, die ihn umgiebt, die Gesichter, die nicht deutsch sind, die ihn fremdartig anmuthen, ihm theils widerwärtig, theils sympathisch sind, die vielen Sprachen und Dialecte, die an sein Ohr klingen, alles das läßt ihn nicht zur inneren Sammlung kommen. Er muß auch in näheren Verkehr mit einigen Reisegenossen treten, er sieht, wie sich überall Gruppen bilden, und er allein will nicht einsam bleiben. Da giebt es viel zu erzählen, von Sonnenaufgang bis Untergang fließen die Mittheilungen unerschöpflich hin und her, über die Ursachen, die sie in die Ferne trieb, über die Pläne, die sie „drüben" verfolgen wollen und die Aussichten, die sich ihnen bieten. Ist ein alter Wandervogel in der Gruppe, der die neue Welt „in- und auswendig" kennt, dann wird er unaufhörlich mit Fragen bestürmt, denn Allen klopft doch mehr

oder minder das Herz bei dem Gedanken an die unsichere Zukunft, an die Erkämpfung einer Existenz unter fremden Menschen und unter Verhältnissen, die von den vaterländischen so grundverschieden sind. Da zeigen sich eines Tages Seevögel, erst einzelne, wie verlorene Vorposten, dann werden sie häufiger und umkreisen schreiend das ruhig dahingleitende Schiff.

Das ist das erste Zeichen, daß wir uns dem Lande nähern, sagt ein Erfahrener, und ein befragter Offizier giebt die tröstende Auskunft, daß in anderthalb Tagen die Seereise zu Ende wäre. Alle athmen tief auf, und Karl meint, es sei auch besser gewesen, daß er noch nicht geschrieben habe, er könne nun auch zugleich die Eindrücke, die der Landungshafen und die fremden Zustände, welchen er sich von nun an anzupassen habe, auf ihn gemacht haben, mittheilen, vielleicht, daß er auch schon einige Worte einfließen lassen könne über die Aussichten, die sich seinem ferneren Fortkommen bieten. Auch diesen Vorsatz faßt er im Ernste, allein in der Hafenstadt stürmen Eindrücke auf ihn ein, die so fremd und so großartig sind, daß sie ihn fast betäuben, er wandelt einige Tage wie im Traum umher.

Im Hotel findet er es so ungemüthlich; unter den vielen fremden Menschen, die ihn da umgeben, fühlt er sich nicht zu einem Herzenserguße an seine Lieben in der Heimath aufgelegt und er verschiebt es, bis die innere Ruhe wieder bei ihm eingekehrt ist. Liegt sein Ziel landeinwärts, dann findet er für einen solchen Aufschub noch leichter eine Selbstrechtfertigung: er findet es viel besser, wenn er, anstatt bruchstückweise, seine Reiseschilderung voll zu Papier brächte, und das kann er natürlich erst, wenn er seinen schließlichen Bestimmungsort erreicht hat. Allerdings verstößt

das gegen sein bestimmtes Versprechen, allein auch dafür giebt es eine Rechtfertigung: damals, als er es gab, besaß er noch keine Erfahrung, die ist ihm erst auf der Reise geworden, jetzt erst kann er beurtheilen, daß er zu hastig versprach, was man von ihm verlangte. Diese Rechtfertigung ist sehr fadenscheinig, allein er wappnet sich mit ihr gegen die Angriffe seines Gewissens und sucht noch andere, gleich gebrechliche Rüstzeuge hervor. Endlich — ob er nun am Hafenplatze bleibt, oder sein Ziel im Binnenlande erreicht hat — endlich ist doch die Absendung eines Briefes unaufschiebbar geworden. Ist denn Karl seiner Heimath so schnell entfremdet worden, ist die Liebe zu seinen Angehörigen so rasch verflackert? Nein, gewiß nicht, es ist noch der liebe, gute Karl, der er immer war, und wenn er an die Heimath denkt, dann zieht's ihm wie Wehmuth durch's Gemüth. Allein er leidet an einem weitverbreiteten Fehler, den seine Angehörigen nicht in Rechnung ziehen und der ihm auch erst in der neuen Welt so recht klar zum Bewußtsein kam: er ist schreibfaul, recht schreibfaul. Ein deutscher Nationalfehler ist es nicht. Gott behüte! Denn Schotten wie Italiener, Kosacken wie Portugiesen, Engländer wie Franzosen leiden an dieser Schreibfaulheit, aber leugnen läßt sich doch nicht, daß sie bei den Deutschen weitverbreitet ist. Wie mancher Deutsch-Amerikaner sagte mir schon: ich denke gern an meine Angehörigen und meine Heimath, und wenn ich Jemand finde, der „hinaus" geht, dann unterlasse ich es nie, ihm Geschenke mitzugeben und viele, viele Grüße und die Botschaft, daß es mir gut ginge, daß ich der Alte geblieben wäre an Herz und an Seele. Aber das Schreiben! man fordere nur nicht von mir, daß ich schreiben soll. Ehe ich einen Brief schreibe, arbeite ich für Jemanden zwei Tage

umsonst. Und doch: welche Berge von Kummer und Sorgen lassen sich auf diese Schreibfaulheit zurückführen. Wenn sich Karl nun endlich zum Briefschreiben niedersetzt, da giebt er nicht die versprochene lange Reiseschilderung, sondern er meldet nur kurz seine glückliche Ankunft, er sei gesund, er fühle sich behaglich und hoffe bald ein reicher Mann zu werden. Seid unbesorgt, liebe Eltern und Geschwister, seid unbesorgt, euer Karl schlägt sich wacker durch, und wenn er euch auch heute noch keine ausführliche Mittheilungen macht, so holt er das bald nach. Tröstet euch nur, ich bin gesund und hoffe von euch dasselbe. .Schreibt bald! Grüßt mir auch des Nachbars Käthchen! Nun wartet er natürlich erst einen Brief von zu Hause ab, und wenn er ihn empfängt, dann jubelt er laut auf, streicht auch wohl mit der Hand über die umflorten Augen, aber schwer hält es, bis er die herzlich erbetene Antwort giebt.

In den ersten Jahren, die seiner Loslösung von der Heimath folgen, hält er den Briefwechsel doch noch so leidlich im Gange, er giebt wenigstens auf jede Nachricht eine Antwort, wenn auch in langen Pausen, doch daß er sie überhaupt giebt, das genügt zur Beschwichtigung seines Gewissens. Lebt er an einem Orte, der von vielen Deutschen bewohnt ist, dann lernt er kaum kennen, was Heimweh ist und seine Briefe bleiben frei von dem wehmüthigen Hauche, der den Angehörigen in Deutschland so viel zu sorgen giebt. In den nördlichen Staaten der Union bleiben die Deutschen gewöhnlich von dieser Regung verschont, aber in den ehemaligen Sclavenstaaten, in Mexiko, Westindien und den central-amerikanischen Republiken, da, wo Menschen wohnen mit Sitten und Gebräuchen, mit welchen sie sich nur schwer befreunden können, da hält auch die Heimathsehnsucht Einzug

in ihre Herzen. Doch tritt sie nicht mit der gewaltigen Wucht auf, welche man aus den Briefen herauslesen zu können glaubt. Viele kummervolle Stunden hätten sich die Leser solcher Briefe ersparen können, wenn die Schreiber nicht vergessen hätten, wahrheitsgetreu beizufügen: die Wehmuth, welche diese Zeilen durchzieht, ist ein Kind des Augenblicks, sie verflüchtigt sich, sobald ich den Brief zur Post gebe. Und so ist es in den weitaus meisten Fällen. Die Forderung, die das Alltagsleben stellt, die Berufspflicht, welche die körperliche und geistige Kraft in Anspruch nimmt, dulden kein wehmüthiges Träumen, und schließlich thut die Gewohnheit, die große Trösterin, das Ihrige, um die Sehnsucht nach der Heimath zu dämpfen. So kann es kommen, daß die Erinnerung an dieselbe erblaßt, zum mindesten das Herz nicht krank macht, und daß doch jeder Buchstabe in den wenigen Briefen nach Deutschland deutlich spricht: ich habe Heimweh. Dieses dem Schreiber im alltäglichen Leben fremde Gefühl stellt sich erst ein, wenn er den Briefbogen vor sich liegen hat, das Tintenfaß zurechtrückt und sich eine neue Stahlfeder an den Halter steckt. Nun will er nach Hause schreiben, und wie er da sinnt und überlegt, da treten alle die lieben Gesichter, die er im Vaterlande kennt, vor sein geistiges Auge, er sieht den grünen Anger wieder, wo er als Kind gespielt, den Eichwald, den hohen, den herrlichen, der seines Gleichen nicht hat auf der Erde, in dem es so schwermuthsvoll rauscht, wenn der Wind durch die hohen, stolzen Kronen zieht, den erhabenen, ernsten Waldesdom, in dessen Schatten er sich so gerne geflüchtet, er sieht das Schulhaus wieder mit dem freien Platze, auf dem er sich mit seinen Jugendgespielen getummelt und dann das Elternhaus mit dem Hausgärtchen, in dem die Rosen blühten

und der Goldlack duftete, die Lilie sich auf schlankem Schafte wiegte und das Stiefmütterchen seine Farbenpracht entfaltete. Da treten die Obstbäume vor ihn, er kennt sie noch alle, sah er doch oft verlangend nach ihren Zweigen hinauf, und an jeden knüpft sich die Erinnerung eines muthwilligen Jugendstreiches; da ist auch das Beet, das ihn der Vater gelehrt hatte zu graben und zu besäen, und dort am Zaun stehen noch wie immer die Johannisbeersträucher. Im Hof liegt auch der alte treue Phylax noch, den er vor den kleinen Wagen zu spannen pflegte, um sein jüngstes Schwesterchen, seinen Herzensliebling, die Straße entlang zu fahren, und dann: wie deutlich sieht er es: da steht die Mutter, lieb und gut wie immer, vor der Hausthüre und winkt der kleinen glücklichen Kinderschaar zum Abendessen. Noch einmal zieht der goldene Jugendtraum an seiner Seele vorüber, — ihm wird so weh, so weich, er fühlt sich so verlassen und einsam im fremden Lande, von dem er sagen kann: wohl sah ich was Aug' und Herz ergötzte, doch nie was die Heimath mir ersetzte, — und wie er denkt und sinnt, da feuchten sich seine Augen und das Weh seines Herzens findet einen Ausdruck in jeder Zeile, die er niederschreibt. Es ist ihm, als fühle er sich erleichtert, wenn er dem Papier seine Klage anvertraue, aber an das Leid, das er im Elternhause hervorruft, denkt er nicht. Wie trüben sich dort die Augen, wenn im Familienkreise der wehmuthsvolle Brief mit bewegter Stimme vorgelesen wird. Wäre er nur nie in die Ferne gezogen! Wie muß er sich so einsam und verlassen fühlen! Ja, ja, ich glaube es ihm, da drüben, da sind die Menschen nicht so gut, da ist die Welt liebeleer und kalt! Heimathsehnsucht, Heimathweh hat ja schon manches weiche Herz gebrochen, wird er — nein, der Gedanke ist zu schrecklich, um ausgedacht

zu werden. Im Geiste sehen sie ihn, wie er mit thränen=umflorten, kummerumwölkten Augen freudlos und friedlos seine Tagesarbeiten verrichtet, wie er in jeder freien Stunde den nächsten Hügel erklimmt, um nach Nordosten zu schauen, dahinaus, wo die Heimath liegen muß. Und diese ganze Kette leidvoller Gedanken ist doch nur erzeugt worden durch eine momentan weiche Stimmung, der sich der Schreiber im fernen Lande hingab, denn schon wenn er den Brief be=endet hat, athmet er so leicht auf, als habe er Alles, was ihn bedrückte, in diese Zeilen gebannt und nun er auf die sonnige Straße tritt, um nach dem Postamte zu schlendern, da findet er, daß dieses Land doch nicht so schlecht ist, wie er's noch vor wenigen Minuten, als ihn seine Einbildungs=kraft mühelos und ohne daß er des Truges gewahr wurde, in jenes Reich hinüberführte, in welchem wir Alle von unseren Mühen so gerne ausruhen, glauben machte. Auch hier blaut ein schöner Himmel über fröhlichen Menschen, auch hier weidet sich das Auge an den Herrlichkeiten der Natur und manches liebe Gesicht hat er kennen gelernt, von dem sich zu trennen ihm schwer werden würde. Wie jedes Land, so hat auch dieses seine eigenthümlichen Reize und Freuden, die man nur verstehen lernen muß, und Gottes Sonne tröstet ja überall.

Nun steht er vor dem Briefkasten und beschaut noch einmal nachdenklich die Adresse seines Briefes, und ein Lächeln blitzt über sein Gesicht: war die Rührung, die mich packte, nicht gleich einer Fata morgana, die den Wüsten=wanderer täuscht, nicht gleich dem fliegenden Holländer, der den Seemann ängstigt? War nicht auch sie ein Trugbild? Habe ich denn wirklich Heimweh? Bin ich so weich und schwermüthig, wie der Hauch, der durch diese Zeilen weht?

Nein, es war nur ein augenblicklicher Schmerz, der so vorübergehend meine Stimmung verfinsterte, wie die Gewitterwolke die Sonne. Indessen — ich schrieb's und ich hatte ja Heimweh, als ich zu Hause war, und — da fällt der Brief durch die Spalte des Kastens, und er dreht sich auf dem Absatz um und pfeift lustig in den herrlichen Tag hinein sein altes Lieblingslied: „Muß i denn, muß i denn zum Städtle hinaus", und wie er so durch die Straße zieht, da begegnet er Freunden und Bekannten, es wird fröhlich geplaudert, ein Scherzwort erzeugt das andere und es verschwinden auch die allerletzten Nachklänge des momentanen Heimwehs, noch ehe der Brief dem sortirenden Postbeamten in die Hände fällt.

So ist die Entstehungsgeschichte der weitaus meisten Briefe, die von Heimweh erzählen und in deutschen Familienkreisen so viele trübe Stunden hervorrufen. Wohl giebt es auch ein dauerndes, ewig nagendes Heimweh, ich weiß das wohl, aber es ist doch seltener, als man wohl anzunehmen geneigt ist, und niemals spiegelt es sich treu und wahr in den Briefen wieder. Denn so unablässig es auch das Gemüthsleben verdüstern möge, in dem Augenblicke, wo es in Worte gekleidet werden soll, tritt es wuchtiger auf, nährt es ungestümer die Flamme des Schmerzes. Dann giebt es auch eine Heimathsehnsucht, die sich bei näherer Prüfung als Fernweh ausweist. Es sind der Menschen nicht wenige, die träumen, daß die Welt überall schön sei, mit Ausnahme da, wo sie sich augenblicklich befinden. Dort, hinter den blauschimmernden Bergen, da muß eine schönheitsstrahlende Landschaft liegen — glückliche Menschen, die dort wohnen können! Das nennt man Fernweh, und wen es mächtig bewegt, der wandert jenen Bergen zu, doch wenn er auf ihrem Kamme

steht, da sieht er nicht das geträumte Land. Vielleicht daß es hinter jenen Bergen liegt, die noch ein blauer Duft so geheimnißvoll und vielversprechend umschleiert. Nein, auch da ist nicht, was er suchte, und er wandert weiter von Bergen zu Bergen, zieht über den Ocean und kommt endlich im Lande der Palmen an, das die Dichter, die es niemals sahen, in sehnsuchtsvollen Liedern besungen haben. Ist hier nun das glückliche Fleckchen Erde, das er suchte? Er hat sich das Palmenland anders gedacht, er hatte gehofft, einen Garten Eden zu finden, und nun sieht er sich in einer Gegend, in der die tropischen Gewächse nicht so gruppirt sind, wie er's im Treibhause des deutschen Gärtners sah und deshalb auch diesen Effect nicht machen, er fühlt sich geängstigt durch das viele giftige Gewürm, ihn graut vor dem schleichenden Fieber und der glühend heißen Sonne dort oben am tiefblauen Firmament, das ihn schließlich langweilt, weil monatelang keine Wolken darunter herziehen — es läßt keine rechte Freude am Leben aufkommen. Wo sind hier die saftgrünen, blumigen Wiesen Deutschlands? wo seine Lerchen, die sich jubelnd aus den wogenden Saatfeldern aufschwingen? Wo, vor Allem, ist die deutsche Gemüthlichkeit? Gemüthlichkeit — das Wort schon, wie er's halblaut vor sich hinspricht, erschüttert ihn tief. Thor, der ich war, als ich in die Ferne zog, konnte ich doch wissen, daß es auf dem Erdenrund nur ein Land giebt, wo die Gemüthlichkeit zu Hause ist, und ohne Gemüthlichkeit kann ich nun einmal nicht leben, auch unter Palmen nicht, selbst im Paradiese nicht — ich kann nicht und ich will auch nicht. Ihn beschleicht ein Gefühl, das er als Heimweh zu erkennen glaubt und so nennt er es auch in seinen Briefen, die er jetzt zahlreicher denn je nach dem Elternhause sendet. Ich bin

heimwehkrank, mich treibt die Sehnsucht machtvoll nach den deutschen Landen zurück, und nicht eher finde ich Ruhe und Rast, bis ich euch wieder in meine Arme schließen kann. Leider hat mich ein unfreundliches Geschick an dieses Land gefesselt, wie einst die Götter Prometheus an einen Felsen, aber ich sprenge meine Fesseln, ich komme! ich komme!

Und er kommt auch, sobald es nur die Umstände gestatten, aber merkwürdig: kaum hat er die Eltern und Geschwister geküßt und den nächsten Bekannten die Hände gedrückt, da steigen auch schon Zweifel in ihm auf, ob es wirklich verständig von ihm war, das Land der Palmen zu verlassen; doch Worte verleiht er ihnen noch nicht, denn er will erst mit seinen Gefühlen in's Reine kommen. War denn das wirklich Sehnsucht nach der Heimath, die mich trieb? Mir scheint's, als ob anstatt der erwarteten Befriedigung Enttäuschung mein Loos geworden sei. Schön war es doch unter den Tropen. Könnte ich nur noch einmal vernehmen, wie der Wind ein Lied mit den Blättern der Cocospalme singt, wie würde ich mich freuen, wenn ich wieder im duftenden Orangenhain lustwandeln würde, ja, ich sehne mich nach dem Gebrüll des Jaguars und nach Menschen, die Abwechselung in der Hautfarbe zeigen. So überlegt und prüft er, und bei dieser Abwägung erst wird es ihm klar, daß es nicht Heimathsehnsucht, sondern Fernweh war, mit dem er zu kämpfen gehabt hatte. Fort wollte er nur aus jener Gegend, an die ihn, wie er dachte und schrieb, ein unfreiwilliges Geschick gefesselt hatte, aber er wäre von seinem Weh geheilt worden, wenn er nur seinen Aufenthaltsort gewechselt hätte, einerlei, ob er sich nach einer anderen Tropengegend, nach den gemäßigten oder den kalten Regionen gewandt hätte. Ihn plagte nur der alte Wandertrieb, den

er aber für Heimweh hielt. Und gerade solche unruhigen, enttäuschungsreichen Seelen schreiben die schwermüthigsten, sehnsuchtsvollsten Briefe nach Hause, wo man sie theilnahmsvoll beklagt. Wie viele kummervolle Stunden könnten sich die Angehörigen im Vaterlande ersparen, wenn sie sich beim Empfange von Nachrichten, welchen Heimweh sein Gepräge aufgedrückt hat, vor Augen halten wollten, was ich bereits sagte: daß diese Krankheit gewöhnlich nur ein Kind des Augenblicks ist, daß sie manchmal mit Fernweh oder Wandertrieb verwechselt wird und nur selten dauernd am Herzen nagt, und noch seltener ein Herz zum Brechen bringt. So viel Trübsal diese Heimwehbriefe aber auch verursachen, so bringen sie doch immer einen gewichtigen Trost: Karl lebt noch. Allein der schwere Kummer beginnt, wenn seine Angehörigen lange, lange auf einen Brief von ihm warten müssen, wenn es ihnen eine Ewigkeit dünkt, seit sie den letzten empfingen. Gewöhnlich werden seine Briefe immer seltener und seltener, und dann bleiben sie ganz aus. Wie soll man sich das erklären, da eine Todesnachricht auch nicht eintrifft? Hat uns Karl vergessen? will er sich von uns abwenden? ist er krank, oder — diese Frage liegt auf den Zungen, ohne daß sie ausgesprochen wird — ist er gar todt und Niemand giebt sich Mühe, uns Nachricht darüber zu geben? Es will sich kein froher Ton mehr in dem Familienkreise einbürgern, denn die Sorge um Karl bewegt unausgesetzt alle Herzen und sie verschärft und vertieft sich mit der Zeit und schließlich wird sie zu einem Hangen und Bangen in schwebender Pein, dem die Gewißheit, auch die traurigste, vorgezogen wird.

Und wenn auch der letzte Hoffnungsstrahl verblaßt: ob er in Frieden starb? haben sie ihn auch in geweihter Erde

gebettet und blüht eine Rose auf seinem Hügel? Wer kann die heißersehnte Kunde geben? Selten nur ein Freund oder Verwandter, denn Karl hat, wie aus seinen Briefen hervorgeht, ein unstätes Leben geführt; er gehörte, wie tausend und aber tausend Deutsche in der neuen Welt, zur „flottirenden Bevölkerung". Bald war er hier, bald war er dort, wo ihn nun das Schicksal hinwarf, denn er hat hart um's Dasein kämpfen müssen, oder er jagte auch wohl dem Glücke nach, um es gewaltsam beim Schopfe zu fassen. Wo mag er sich also hingewandt haben, seit er seinen letzten Brief schrieb? Freunde, treue, opferfähige Freunde kann ein ewig wandernder Mann nicht erwerben, und die wenigen engeren Landsleute und Verwandte, welche Karl in Amerika hat, haben ihn schon längst aus den Augen verloren. Das schreiben sie auch seinen Angehörigen, aber diese bitten so innig und herzlich, daß sie sich doch entschließen, Nachforschungen anzustellen, aber ein anderes Hülfsmittel, als Aufrufe in den Zeitungen, steht ihnen nicht zu Gebote. Wo ist Karl? so fassen sie gewöhnlich ihre Aufrufe ab — wer etwas von ihm weiß, möge es mir gefälligst melden. Die Fälle sind außerordentlich selten, wo eine Auskunft erfolgt, denn Amerika ist groß und der Verbreitungsbezirk einer Zeitung beschränkt, und dann ist diese auch mit einer solchen Menge Anzeigen angefüllt, daß viele Leser keinen Blick auf dieselben werfen, aus Furcht, keinen Ausgang aus diesem Irrgarten zu finden. Spielt nicht ein glücklicher Zufall mit, dann bleiben diese Aufrufe ohne Erfolg. Nun bleibt nur noch ein Weg übrig, der, die deutschen Consuln in Anspruch zu nehmen, deren Pflicht es nicht allein ist, sondern, das sei zu ihrem Lobe gesagt, die auch mit großem Eifer die gewünschten Nachforschungen

anstellen. Ein Consul vermag auch mit weit mehr Erfolg zu wirken; nicht allein, weil er in seiner amtlichen Eigenschaft ein bereitwilliges Entgegenkommen von Seiten der Landesbehörden zu erwarten hat, sondern, weil er auch, da Nachforschungen und Auskunftsertheilungen einen Zweig seiner Beschäftigung bilden, den Unglücksfällen auf Schiffen und Eisenbahnen, in Bergwerken, Fabriken u. s. w. eine sorgfältige Beachtung schenkt, aus den Verlustlisten die deutschen Namen auszieht, und aus ihnen ein Verzeichniß zusammenstellt, das er zuerst durchblättert, wenn eine Anfrage in Bezug auf einen verschollenen Deutschen bei ihm einläuft. Auch die Jahresberichte der Coroners (ein Wort, das man mit Leichenschauer zu übersetzen pflegt, obwohl sich diese Begriffe keineswegs decken, da ein amerikanischer Coroner viel weitergehende Pflichten und Vollmachten hat, als ein deutscher Leichenschauer), sind für ihn von hohem Werth, denn in denselben werden alle Begräbnisse, die auf öffentliche Kosten stattfanden, soweit es möglich ist, mit Beifügung von Namen aufgezählt, und den hervorragendsten Rang in diesen Verzeichnissen nehmen die Selbstmörder ein, zu welchen unsere Landsleute leider einen unverhältnißmäßig hohen Prozentsatz stellen. Auf diese Weise vermag sich ein Consul bedeutendes Material zu sammeln, und da außerdem in seiner Hand viele Fäden zusammenlaufen, so ist er im Stande, über manches Lebensschicksal Nachweis zu geben; doch auf viele zweifelgequälte Fragen hat auch er nur die bedauernde Antwort: jede Spur ist verloren gegangen.

So leicht und schnell sagt er diese Worte übrigens nicht, sondern erst, wenn alle Hülfsmittel, deren er sich bei seinen Nachforschungen bedienen kann, erschöpft sind, und gewöhnlich beschließt er diese mit einem Aufrufe in den Zeitungen. Es

ist eine auffallend große Zahl von Deutschen, deren Spuren in Nord-Amerika verloren gehen, und man kann keine deutsch-amerikanische Zeitung in die Hand nehmen, ohne daß der Blick auf eine lange Reihe von „Vermißten" fällt. Karl Müller oder Fritz Schulze sollen sofort ihren Aufenthaltsort angeben und hinzugefügt wird: wer über ihr Schicksal etwas weiß, möge es dem kaiserlichen Consulat mittheilen. Manchmal, wie gesagt, führt dieser Weg zum Ziel, aber nur manchmal, und wenn nicht in den meisten, so doch in vielen Fällen, verhallen alle Rufe des Consuls ungehört. Da bleibt ihm dann nichts weiter zu thun übrig, als nach Deutschland zu schreiben: alle meine Bemühungen blieben erfolglos. Doch die Leser seines Briefes schütteln unwillig die Köpfe: wie kann das nur angehen, daß ein Consul die Spuren unseres Bruders oder Sohnes nicht aufzufinden vermag? Er hat sich gewiß keine rechte Mühe gegeben, nicht einmal die Fingerzeige, die wir ihm gaben, wird er benutzt haben, das geht schon daraus hervor, daß er in wenigen, in kaltem, geschäftlichen Stil abgefaßten Zeilen sagt: alle meine Bemühungen blieben erfolglos. Nicht einmal ein Wort des Trostes fügt er bei, und wir schrieben ihm doch so herzbrechend, wir baten ihn doch um des Himmels willen, er möge, koste es was es wolle, den Schleier lüften, der uns Karl's Schicksal verhüllt. Uns beseelt — auch das schrieben wir ihm — ein gläubiges Hoffen, daß er noch lebt, aber sollte er bereits zu den Todten gehören — ja, wir brachten das schreckliche Wort zu Papier — dann würden wir selbst diese Trauerbotschaft der nagenden Ungewißheit, die wir nicht länger tragen können, vorziehen; wir könnten ihn dann doch betrauern und beweinen, an seinem Todestage einen frischen Immortellenkranz um sein Bildchen in unserer besten Stube

hängen und mit unseren Gedanken an seinem fernen Grabe weilen. Den Consul kümmern nicht unsere Thränen, er sucht sich alle Belästigungen rasch vom Halse zu schaffen und all unser Hoffen, daß die Vertretung unserer Nation im Auslande eine bessere sein würde, von dem Augenblicke an, wo die Reichsflaggen über unseren Consulaten wehen, ist, das sehen wir nun klar, eine trügerische gewesen. Wie würde sich ein englischer Consul unserer Angelegenheit angenommen haben, wie liest man so oft, daß diese schier Unglaubliches für ihre lebenden und todten Landsleute geleistet haben. So wird geklagt, ohne daß man ahnt, wie bitter unrecht man damit den deutschen Consuln thut. Das alte Lied von der jämmerlichen Vertretung der Deutschen im Auslande, das Berechtigung hatte zur Zeit unserer nationalen Ohnmacht und Zerrissenheit, muß verklingen — verklingen bis auf die letzte Strophe, denn keine andere Nation, auch die englische nicht, erfreut sich eines energischeren Schutzes, einer besseren Fürsorge in fremden Ländern, wie die unserige. Zumal unsere Vertreter in Nord-Amerika, von welchen man wohl sagen darf, daß größere Anforderungen an sie gestellt werden, als an ihre Berufsgenossen in irgend einem anderen Lande, sind ohne Ausnahme sehr tüchtige Männer, die sich mit warmem Eifer unserer Landsleute annehmen und die unzähligen Anfragen nach Vermißten, soweit es in ihrem Können liegt, bestimmt und befriedigend zu beantworten suchen. Ich sage: so weit es in ihrem Können liegt, weil oft das Unmögliche von ihnen verlangt wird, just als ob dem Können oder Wissen eines Consuls keine Grenzen gezogen wären. Und gewöhnlich sind die Klagen auf Ansprüche zurückzuführen, die über das Ziel des Erreichbaren weit hinausschießen. Es ist, ich wiederhole es noch einmal,

eine hervorragende Beschäftigung der deutschen Consuln in Nord-Amerika, nach Vermißten zu suchen, und wenn sie eine lange Liste derselben als „spurlos verschollen“ bezeichnen müssen, so mag das trostlos, in vielen Fällen fürchterlich für die Angehörigen sein, aber eine Nachlässigkeit der Consuln darf man daraus nicht schlußfolgern wollen.

Ich höre da sagen: warum ist die Liste der vermißten Deutschen in keinem andern Lande, im Verhältniß zu ihrer Zahl, so bedeutend wie in Nord-Amerika? Die Antwort ist leicht gegeben: weil sie — immer verhältnißmäßig gemeint — in keinem andern Lande ein so bedeutendes Contingent zur flottirenden Bevölkerung stellen, weil sie in keinem anderen Lande von des Schicksals Welle so ungestüm hin- und hergeworfen werden, weil sie in keinem anderen Lande so häufig und so dauernd in der Wildniß wohnen oder sie durchstreifen. Denn die Spuren der meisten Vermißten gehen „im weiten Westen“ verloren. Dazu kommen noch eigenthümliche Verhältnisse, die sich in Nord-Amerika herausgebildet haben, und die ich in der nachfolgenden Skizzenkette beleuchten werde, so weit sie sich nicht von selbst erklären. Wo die Vermißten bleiben? Diese inhaltsschwere Frage beantworten zu helfen, dazu reihe ich einige Begebenheiten aus meinem bewegten Leben aneinander. Wie alle Vermißten aus dem Leben scheiden, das vermag ja kein Sterblicher zu sagen, aber aus den folgenden Fällen läßt sich schlußfolgern und eine Erklärung finden für die lange Liste derer, die von den deutschen Behörden als verschollen erklärt werden müssen.

Es war im südöstlichen Oregon, in der Nähe jener Lavabetten, die durch den Modockrieg eine traurige Berühmtheit erlangt haben, wo ich an einem freundlichen Sommertag Gehölz und Lichtung mit der Flinte im Arm durchstreifte,

um der ergiebigen Vogeljagd obzuliegen. Es ist eine wilde, menschenarme Gegend, wo nur sehr wenige Blaßgesichter wohnen und wo die nie zahlreich gewesenen Rothhäute, welche durch die Verbannung der Modocs noch mehr gelichtet wurden, in eine Agentur gepfercht sind, damit sie hinfort der Civilisation nicht mehr im Wege stehen. Tagelang mag man diese Oede durchstreifen, ohne auf ein Menschenantlitz zu stoßen, und wenn eins auftaucht, dann betrachtet man es mit Interesse. Sollte ich deshalb nicht jenen drei Reitern mit ihrem Saumpferd, die soeben um eine Felswand biegen und den steinigen Pfad, der in meiner Nähe vorüberführt, langsam heraufreiten, eine Beachtung schenken, die ich ihnen unter andern Umständen nicht gewidmet haben würde? Man ruft sich in dieser Wildniß gerne einen Gruß zu, man freut sich, eine Frage über Jagd und Wetter, über woher und wohin stellen zu können, und selbst wenn die Sprach=verschiedenheit keine Verständigung ermöglicht — dann bleibt doch der Trost, in der Nähe von Menschen zu sein. So postirte ich mich denn, auf die Flinte gelehnt, erwartungsvoll auf den Pfad, auf dem mich die kleine Karawane erreichen mußte. Als sie näher in meinen Gesichtskreis rückte, erkannte ich in den Reitern Indianer, ehe ich noch Hautfarbe und Gesichtszüge festzustellen vermochte, denn nur Rothhäute kleiden sich so phantastisch — nicht wie wir es in Bilder=büchern zu sehen gewohnt sind, wo nur die Krieger in Staatskleidern, die sie bei feierlichen Gelegenheiten tragen, abgemalt sind, sondern in einer Weise, die weder kriegerisch noch feierlich, weder malerisch noch charakteristisch genannt werden kann. Der erste Reiter trug einen schwarzen Cylinder=hut mit einem leichten grünlichen Schein, als ob er sich zu bemoosen anfinge, und über den zernagten Rand hing, nach

der rechten Achsel hin, eine lange weiße Straußfeder, die scharf abstach von dem bis auf die Mitte des Rückens reichenden rabenschwarzen, straffen Haar. Den Oberkörper schützte ein Frack von unbestimmter Farbe mit großen gelben Knöpfen, und über diesem „bestgehaßten“ Kleidungsstücke der weißen Männer hing eine schmutziggrüne wollene Decke, die durch eine Klammer auf der Brust festgehalten wurde. Die Unaussprechlichen hatte er zur Schonung im Wigwam hängen lassen; mit den sehnigen, nackten Beinen ließ sich auch ein besserer Sattelschluß gewinnen. Des zweiten Reiters dunkles Gesicht sah unter einem unreifen Kalabreserhut hervor, auf dem sich eine mächtige rothe Hahnenfeder wiegte. Seine übrige Bekleidung bestand aus einem langen Frauenkleid aus geblümtem Kattun. Der Dritte trug einen in allen Fugen platzenden Chorrock, für den wohl ein mitleidiger Priester keine Verwendung mehr hatte. Den Kopf bedeckte ein Strohhut von der Form, die man, als sie Mode war, den letzten Versuch nannte. So aufgeputzt näherten sich mir die Söhne der Wildniß, und als der erste dicht vor mir hielt, streckte er mir, wie üblich, die Hand entgegen, und nachdem ich sie kräftig geschüttelt, zeigte er grinsend auf das Saumpferd, das den Schluß des Zuges bildete. Sein geringer englischer Wortschatz reichte nicht hin, um mir eine Begebenheit zu erzählen, die augenscheinlich seine Gedankenwelt bewegte, und nur das Wort Hunger vernahm ich deutlich aus den abgerissenen unverständlichen Sätzen. Ich ging, von ihm durch Zeichen aufgefordert, an dem Reiter vorbei nach dem Saumpferde hin, vor dem ich überrascht zurückprallte, denn auf seinem Rücken war nicht ein Waarenballen, wie es aus der Ferne geschienen, sondern die Leiche eines weißen Mannes festgeschnallt. Hunger! Hunger! ja, nun verstand

ich, was die Rothhaut sagen wollte. Aus diesem schmerz=verzerrten, abgemagerten Gesicht, von diesen bläulichen, halb=geöffneten Lippen, aus diesen verglasten Augen konnte man die ganze Leidensgeschichte des Unglücklichen herauslesen. War wohl ein fürchterlicher Todeskampf das! Ein Mann in der Vollkraft seiner Jahre stirbt schwer, der bäumt sich auf gegen die Gesetze des Todes, und lang und hart muß Freund Hain mit ihm ringen, bis er ihm folgt in das Land der Verheißung. Ja, es stirbt sich schwer, wenn man noch jung und hoffnungsvoll ist, und der da vor mir auf dem struppigen Pony lag, der schien einen besonders schweren Kampf gekämpft zu haben, ehe er sich in sein Geschick ergab. Krampfhaft waren die Hände geballt und lagen fest auf der Brust, und auf den verzerrten Zügen lag's wie Trotz, den auch der Tod nicht verlöschen konnte. Der Hunger also war's, der ein junges Menschenleben geknickt, und noch ein anderes war mir klar: dieser Kopf zeigte den deutschen Typus. Wenn man längere Zeit in einem kosmopolitischen Lande wie Nord=Amerika lebt, wo Bruchstücke aller Culturnationen dicht neben einander und unter einander wohnen, wo sie ein Völkermosaik bilden, da lernt man die Typenkunde leicht, die uns nur selten irren läßt, wenn wir aus den Körperformen und der Gesichtsbildung Schlußfolgerungen auf die Nationalitäten ziehen wollen. Und einem erfahrenen Beobachter zumal wird in der Deutung scharf ausgeprägter Typen niemals ein Irrthum unterlaufen, und aus diesem Grunde konnte ich auch mit Be=stimmtheit sagen: hier transportiren sie ein Kind deutscher Erde. Ein Gefühl, das sich zusammensetzte aus Mitleid, Neugierde und landsmännischer Anhänglichkeit, ließ mich dem langsam aufsteigenden Zuge nach der Indianeragentur folgen, wo unsere Ankunft aber durchaus keine Aufregung hervorrief.

Ja, es ist ein Deutscher, sagte der Indianeragent, der den Reitern den Auftrag gegeben hatte, die Leiche in einen Stall zu legen, aber das ist auch so ziemlich alles, was ich von ihm weiß. Diesen Morgen schwankte ein weißer Mann in die Ansiedelung herein, und da, wo wir jetzt stehen, da brach er kraftlos zusammen. Ich sah ihn kommen und zusammenbrechen, und auf mein Geheiß brachten ihn einige Indianer in mein Haus, wo ich ihn mit Milch und Eiern stärken ließ. Nachdem er sich einigermaßen erholt hatte, flehte er mich an, seinem Kameraden, der einige Meilen von hier vor Hunger erschöpft am Saumpfade läge, Hülfe zu senden. Schnell, schnell — drängte er — vielleicht ist noch Rettung möglich, er ist ja so jung und stark und stirbt so ungern. Da habe ich diese drei Indianer sofort aufsitzen lassen und sie auf die Suche gesandt, aber geahnt hab ich's wohl, sie würden die Leiche bringen und nicht den lebenden Menschen. Denn ich kenne das: wenn der Hunger einen starken, lebensfrohen Mann kurz vor seinem Ziel umwirft, da ist selbst der Bodensatz seiner Kräfte erschöpft, da ist's, wenn er nicht momentan Hülfe empfängt, bald vorbei mit ihm. Er mag sich wohl noch eine Weile tapfer gegen den Würgeengel gewehrt haben, aber doch nur kurze Zeit, denn als meine Indianer kamen, da war er schon steif und kalt. Nun bleibt mir nur übrig, ihn begraben zu lassen, einfach und prunklos natürlich, wie es hier in der Wildniß üblich ist, aber immerhin, er wird in geweihter Erde schlafen und die wilden Thiere scharren sein Grab nicht auf. Und soll mein unglücklicher Landsmann kein Kreuz haben mit einem frommen Spruch und seinem Namen? Ein Kreuz — meinetwegen, aber mit Namen? weiß ich denn seinen Namen? Wenn der da drinnen Auskunft geben kann — nur dann ist Ihr Wunsch leicht zu

erfüllen. In einem kleinen luftigen Zimmer und auf einem Strohsacke lag bleich, müde und krank der glücklichere Genosse des Todten. Wie kam's, Landsmann, wie kam's, daß Ihr beide diesem traurigen Geschick verfielt? Das war schnell erzählt: im nördlichen Oregon hatten sie in einer Mine gearbeitet, aber das gesuchte Glück nicht gefunden. Hart und schwer hatten sie gearbeitet, tage=, wochen=, monate=lang, und waren arm geblieben, wie tausende und aber=tausende Goldsucher, denn der Glücklichen, die ein großes Loos ziehen, sind nur wenige. Tief entmuthigt wollten sie nach dem westlichen Oregon zurückkehren, um in diesem nur allein einigermaßen dicht besiedelten Theile des Staates Farmer zu werden. Oregon wird von dem Cascadegebirge, dieser Fortsetzung der Sierra Nevada, in zwei, in physischer Beziehung grundverschiedene Theile zerlegt: in die fruchtbare, schöne, milde Westhälfte und in eine rauhe, regen= und vegetationsarme Osthälfte, die sich, außer im Süden, als eine wellige Prairie darstellt, auf der keine Ansiedlungen weißer Menschen zu finden sind; nur wandernde Schafhirten durchziehen sie in den kurzen Sommermonaten. Im Osten wird diese Prairie von einer Gebirgskette, den blauen Bergen, begrenzt, und an den nördlichen Ausläufern war es, wo jene beiden Unglücklichen Gold gesucht hatten. Um nach dem südwestlichen Oregon zu gelangen, hätten sie auf der gewöhn=lichen sicheren Reisetour einen rechten Winkel durchmessen müssen, ein Weg, der sich ihrer Ansicht nach auf die Hälfte verkürzen ließ, wenn sie über die Prairie wanderten und das Cascadegebirge überstiegen. Verkürzen ließ sich dieser Weg, allein er führte durch eine rauhe Wildniß — habt Ihr das bedacht? Das wohl, allein der Todte, der mit einer guten Schulbildung ausgerüstet war, hatte er doch in Deutschland

längere Jahre ein Gymnasium besucht, war in Romanen sehr belesen und wußte durch viele Beispiele, die er aus denselben citirte, zu begründen, daß man sich sehr gut durch die Wildniß schlagen könne, indem man Wild schießt, Wurzeln und Beeren ißt — um es kurz zu sagen, indem man wie die Indianer, diese Söhne der Wildniß, lebt. Mit Schrotflinten bewaffnet und etwas Proviant auf dem Rücken, so zogen sie freudigen Muthes hinaus auf die Prairie, wo sie aber schon nach wenigen Tagen ihr trauriges Geschick zu ahnen begannen. Heiß brannte die Sonne, aber da murmelte keine Quelle, da rauschte kein Bach, da stießen sie auf keinen Fluß, um die Durstesqual zu stillen. Wohl giebt es dort Pfützen, die das Schneewasser gebildet, allein nur die ortskundigen Hirten wissen sie zu finden, der Fremde geht hart in ihrer Nähe vorüber, ohne sie zu ahnen. Nur früh Morgens konnten sie am reichen Thau ihre lechzenden Gaumen laben, und während des Tages saugten sie an Grasbüscheln — eine erbärmliche Quelle das! Das Wild, von dem sie umschwärmt zu sein hofften, sahen sie nicht; es ist allerdings in mäßiger Zahl vorhanden, allein um dort auf der Prairie seiner Spur zu folgen und es schließlich zu erlangen, dazu gehören Jäger, die Meister in ihrem Fache sind, und selbst diese streifen oft tagelang erfolglos umher. Und die Wurzeln, die sie essen wollen? Die Indianer kennen wohl sechs bis acht Arten Knollengewächse, die auf der Prairie heimisch sind und in Bezug auf Nährgehalt mit den Kartoffeln gleichen Werth haben sollen. Zuweilen fristen sie auch ihr Leben mit solchen Knollen, die aber nur an gewissen Stellen wachsen, die nur die Indianer zu entdecken wissen. Weiter ist die Kenntniß des Krauts nöthig, sonst geht man achtlos und ohne Ahnung von ihrem Vorhandensein an dieser

Nahrungsquelle vorüber. So rauften sie dann in ihrer Verzweiflung Gras aus, um dessen Wurzeln zu essen, und wenn sie hier und da einen verkrüppelten Strauch fanden, dann nagten sie seine Rinde ab, und wenn sie nicht einige Krähen bei ihrem Aasschmause überrascht und erlegt hätten, dann wären sie schon mitten in der Prairie liegen geblieben. Keine Schafhirten waren sie so glücklich zu treffen, keine jagende Rothhaut kam in ihren Gesichtskreis, kein menschliches Antlitz — nicht eins. Wohl füllten sie sich den Magen mit Graswurzeln, allein der Mensch lebt nicht von dem, was er ißt, sondern von dem, was er verdaut. Dem Kräfteverbrauch stand kein Kräfteersatz gegenüber, und da kam das Unvermeidliche: die Lebenslichter begannen zu erlöschen. Die Angst stachelte sie an, vorwärts zu hasten — ach Gott! sie lebten ja noch beide so gern, sie wollten noch leben — ertragen wollten es die jungen Geister. Da ging die Prairie zu Ende und das vulcanische Gebirgsland war erreicht — das Modocland mit der Indianeragentur. Das war ein fürchterlicher Tag, dieser letzte, an dem sie eine nackte Hügelkette übersteigen mußten, welche die Prairie von unserm leidlich fruchtbaren Thale trennte. Die Hungerqual — sie ist zu tragen, aber die Qual des Verdurstens — mein Gott, ich habe ihren Becher fast — fast bis zur Neige geleert, aber man fordere nicht von mir, daß ich das Entsetzliche schildern soll. Das vermag keine Zunge und keine Feder, und ich begriff es wohl, warum der Erzähler schaudernd die Augen schloß, als er sagte, daß sein Kamerad sich wahnsinnig auf der Erde gewälzt habe, und daß er, der Lebende, von Trugbildern umgaukelt, fortgewankt sei, um an einem nahen blauen See die Höllengluth in seiner Brust zu löschen. Was weiter geschah, — er weiß es nicht. Als das Bewußtsein zurückkehrte, da lag

er auf diesem Strohsack und vor ihm kniete ein großer hagerer Mann mit einer Milchflasche in der Hand. Den bat er, seinem Leidensgefährten sofort Hülfe zu senden; er versprach's auch, und nun? Haben Sie ihn gefunden? Sie fanden ihn. Lebend? Nein, er hatte ausgelitten. Armer, armer Charles, Du hingst doch so sehr am Leben! Nun wollen wir ihn, hub ich an, draußen auf dem kleinen Indianerfriedhof zur Ruhe betten und auf das Kreuz, das ein rother Mann für ihn schnitzt, seinen Namen schreiben, und mein Begehr ist nun, diesen Namen zu hören. Seinen Namen? Charles. Und —? Das ist alles, was ich weiß: Charles, und er war ein Hochdeutscher. — Also die alte Geschichte, welche die Erklärung giebt, wie so viele Deutsche spurlos verschwinden können.

Eine uninteressante Thatsache ist es durchaus nicht, daß sich unter den Deutsch-Amerikanern einige merkwürdige charakteristische Eigenthümlichkeiten herausgebildet haben, die sich an der Küste des atlantischen wie des stillen Oceans, am Redriver wie am Rio grande in gleicher Treue wiederfinden. Dahin gehört zunächst der Jargon, der durchaus in keiner deutschen Mundart wurzelt. Alemanen, Franken, Nieder- und Obersachsen haben da ein neutrales Gebiet geschaffen, auf dem sie sich alle friedlich bewegen können, und wer sich überhaupt nicht auf demselben bewegen kann, der stellt sich damit das Zeugniß aus, daß er noch „grün" ist. Doch diese Farbe ist in vorliegendem Falle sehr unbeliebt, daher die eifrige Aneignung dieses sonderbaren Kauderwelsches, über dessen Entstehung und Ausbildung man sich nicht wundern darf. Wo mehrere fremdsprachige Völker in gleicher Stärke zusammentreffen, da bildet sich ein Jargon, der zum gemeinsamen Verständigungsmittel wird — die Lingua franca am

Mittelmeer und das Chinook an der nordpacifischen Küste sind die beiden bemerkenswerthesten Beispiele hierfür. Noch viel leichter muß sich ein Jargon in einem neuen Lande aus den verschiedenen Mundarten einer Muttersprache bilden; oder, wie dies die Deutsch-Amerikaner gethan haben, die Vertreter der verschiedenen Mundarten bilden nicht eine Verschmelzung, sondern eine neue Sprachschöpfung, die sich an die allen gemeinsame Muttersprache anlehnt, das ist aber auch alles, was sich als Gesetz in ihr entdecken läßt. Im Uebrigen hat vollständige Willkür und Laune geherrscht, aber gerade deshalb muß es Wunder nehmen, daß dieser Jargon im ganzen weiten Gebiete Nord-Amerikas wie nach einer Schablone gemacht auftritt. Nur gewissen englischen Worten ist Aufnahme in den neuen Jargon gewährt worden, während andere englische Worte, gleich bündig und schlagend, beharrlich zurückgewiesen wurden. Aber ganz besonders charakteristisch ist die Anwendung deutscher Worte in einem Sinne, wie er in Deutschland nicht gebräuchlich ist oder in einer Satzstellung, wie sie von unserer Grammatik nicht gebilligt wird und in keiner deutschen Mundart zu finden ist. Der Deutsch-Amerikaner „gleicht" Naturschönheiten, und die Frage, wann er sich verheirathet habe, beantwortet er vielleicht „zehn Jahre zurück". Will er uns sagen, daß er vor keiner Arbeit, jedweder Art zurückschrecke, dann schafft er „einiges". Ladet er uns zum Besuche ein und wir fragen ihn, wann wir kommen dürfen, dann antwortet er sicher: „einige Zeit." Eine weitere Eigenthümlichkeit der Deutsch-Amerikaner ist, daß sie sich wie die Turner und Handwerksburschen in ihrem alten Vaterlande dutzen und außerdem sich mit dem Taufnamen anreden. Es giebt Fälle, wo eine Gruppe inniger Freunde Jahre lang beisammen lebt, ohne daß Einer des

Andern Familiennamen kennt, der häufig erst dann bekannt wird, wenn sein Träger ein Geschäft anfängt und ein Schild über der Thüre seines Locals aufhängt. Dann reiben sich die Andern die Augen: so, so, also Schulze heißt Du? Nun, das ist ja nett. Damit ist die Kenntnißnahme vollzogen, ohne daß diese sich aber im Verkehr zwischen den Freunden bemerklich macht. Wie heißt noch gleich Dein Busenfreund? Ja, da muß sich der Gefragte erst „hart" auf den Namen Schulze besinnen. Immerhin sind die Familiennamen der seßhaften Deutschen, ob sie nun ein eigenes Geschäft betreiben oder nicht, leicht in Erfahrung zu bringen, aber die, welche zur flottirenden Bevölkerung gehören, schwimmen nur mit ihrem Vornamen durch die bewegten Wellen des Lebens dahin, und wenn sie für immer untertauchen, dann steht mit kaum leserlichen Zügen auf dem Strudelschaum, der sich über ihnen schließt: Charles, Henry oder Bill, diese beliebte Abkürzung für William. Denn der Deutsche hat, sobald er das amerikanische Ufer betritt, nichts Eiligeres zu thun, als seinen Vornamen zu englisiren, während er es seinen Kindern überläßt, an seinem Familiennamen eine entsprechende Aenderung vorzunehmen. Erst die zweite Generation macht aus einem Steinweg einen Stoneway, aus einem Lauterbach einen Louderback, aus einem Fischer einen Fisher, er aber, der Stammvater, begnügt sich mit einem Vornamenwechsel, doch diesen betrachtet er als ganz unerläßlich, und diese Englisirungswuth ergreift selbst die gebildeten Deutschen, welche ich im Uebrigen in diese Charakteristik nicht mit einbegreife. Nur wenige, sehr wenige Ausnahmen sind zu verzeichnen, und unser berühmter Landsmann Carl Schurz steht mit seiner Treuanhänglichkeit an den deutschen Carl da, wie ein einsamer, aber weithin scheinender Leuchtthurm. Manchen gutmüthigen

Scherz hat er sich schon darüber gefallen lassen müssen, daß er der einzige Carl unter Millionen Charles sei.

Mit der einfachen Englisirung ihrer Vornamen begnügen sich aber viele Deutsche nicht, sondern sie taufen sich eigenmächtig um. Das unbestimmte Gefühl, welches sie in stillen Stunden in Deutschland beschlich, das Gefühl, daß Kaspar, Peter, Balthasar, Melchior etwas veraltete und nicht besonders für sie passende Namen seien — auf amerikanischem Boden kommt es ihnen zur scharfen, klaren Erkenntniß, verbunden mit der Ueberzeugung, daß sich unter diesen Namen, selbst in englischer Uebersetzung, in dem außerordentlich modernen Amerika nicht leben ließe. Das hat nun Jeder mit sich und seinem Gewissen abzumachen und es fällt mir auch nicht ein, Kaspar und Peter darüber zu schelten, aber unklug darf ich sie doch nennen, weil sie, so viele ihrer auch nach Amerika kommen, unwandelbar, als ob sie sich einem Dogma beugten, sich den Namen Charles beilegen, ein Wort, das die Amerikaner bekanntlich nicht wie die Engländer, sondern Tscharleh aussprechen. Ich sage, sie handeln unklug, denn Deutschland sendet so viele rechtmäßige Carle, die auf ihre Taufscheine pochen dürfen, nach Amerika, daß durch ihre Vermehrung mit den Boguskarlen eine wahre Calamität entstanden ist. Glücklich möge sich der Deutsche preisen, der nicht Carl heißt, und ich habe volles Verständniß für das Vorgehen einiger rechtmäßigen Carle, die um der Verwechselung vorzubeugen, das Recht für sich in Anspruch nahmen, welches Peter und Kaspar täglich üben. Wenn wir alle Carl heißen sollen, hat es dann da noch einen Zweck, daß wir Vornamen führen? Sollen doch alle Väter das Beispiel eines uns befreundeten Bauern nachahmen, der seine drei Söhne Johannes taufen ließ, sie aber niemals so nannte! Der Aelteste wurde der Große, der

zweite der Dicke und der jüngste der Kleine gerufen. Zu solchen und ähnlichen Auskunftsmitteln haben auch die Deutsch-Amerikaner gegriffen, um etwas Licht in den Charleswald zu bringen. Wo sechs Deutsch-Amerikaner beisammen stehen, da darf man vier dreist mit Charles anreden, aber diese vier werden von ihren Bekannten mit: langer Schwed, Unverzagter, schwarzer Charles und rother Charles angeredet.

Nun muß ich aber auch zugestehen, daß nicht alle Charles daran schuld sind, daß sie diesen Namen tragen — den Taufact ganz außer Augen gelassen, denn auf denselben haben sie selbstverständlich keinen Einfluß ausgeübt, wenn sie nicht Baptisten sind, — denn oft wird ihnen derselbe auf Grund eines Gewohnheitsgesetzes beigelegt, dem gegenüber sie sich gewöhnlich leidend verhalten, da alles Protestiren doch vergeblich sein würde. Alle Barbiergehülfen, ganz besonders aber alle Beerkeeper (männliche Büffetdamen) und Kellner, deren Legionen sich vorzugsweise aus dem deutschen Element rekrutiren, werden so unabänderlich mit Charles angeredet, wie alle Bedienten in Deutschland mit Johann, und dasselbe kann gesagt werden von allen Kutschern nicht irischer Herkunft, denn die Söhne der grünen Insel heißen in diesem Falle Jim (Jakob) oder Jimy (Jaköbchen). Da der Name Charles dem Amerikaner von früher Jugend an mundgerecht geworden ist, so gebraucht er ihn für alle Arbeiter niederen Standes, deren Namen er nicht kennt: er ruft nicht wie der Deutsche in diesem Falle: Sie! heda! sondern Charles! Charles! Und wenn er einen Mann nur für kurze Zeit in Dienst nimmt, dann fragt er ihn gewöhnlich nicht nach seinem Namen, sondern redet ihn mit dem Allerweltsnamen Charles an. Ich wiederhole: glücklich der Mann, der nicht Charles heißt, denn er kann an sich selber irre werden in

einem Lande, dessen Luft von Charles schwirrt. Charles hier, Charles dort, Charles allüberall — jedes Echo klingt Charles — es ist haarsträubend. Aber es ist noch mehr wie das, es ist — und deshalb zog ich ja nur diese Charles-manie in den Kreis meiner Erörterungen — der Aufsuchung der Vermißten außerordentlich hinderlich, was so klar auf der Hand liegt, daß es keiner Begründung bedarf. Verschärft wird diese Schwierigkeit noch dadurch, daß die Deutsch-Amerikaner die Landsmannschaften, welchen sie entstammen, haben fallen lassen. Man mag sich darüber freuen, daß sie in diesem großen Gemeinwesen ihren lächerlichen Partikularismus abgestreift haben und sich nicht mehr damit brüsten, Baiern, oder Schwarzburg-Sondershäuser, Sachsen oder Reuß-Greiz-Lobensteiner, von der jüngeren oder der älteren Linie zu sein, aber verkennen läßt sich doch nicht, daß damit eine Handhabe für die Nachforschung verloren gegangen ist. Früher soll allerdings hier und da der Versuch mit Einführung des deutschen Handwerksburschengebrauchs gemacht worden sein; es saß da also in der Werkstätte neben dem „Preuß" der „Heß", neben dem „Hamburger" der „Braunschweiger", und so dürftig dieser Anhaltspunkt auch war, so war er doch unter Umständen werthvoll als Hülfsmittel zur Feststellung einer Persönlichkeit. Doch festen Fuß hat diese Sitte niemals fassen können, und als der Einheitstraum der Deutschen im Jahre 1848 sich verwirklichen zu wollen schien, als die Begeisterung für die Reichsidee in allen deutschen Herzen auch jenseits des Oceans zu lodern begann, da war es unter den Deutsch-Amerikanern mit dem Partikularismus vorbei, der auch nie mehr aufleben wollte, und in dieser großen Republik, der Heimstätte großartiger Gedanken, auch nicht mehr aufleben konnte. So gaben denn die Deutsch-Amerikaner die

landsmannschaftliche Bezeichnung auf, aber eine Scheidelinie mußten sie doch zwischen sich ziehen, die nicht auf politischen, sondern auf sprachlichen Verhältnissen unseres Vaterlandes fußt. Diese Trennung scheidet die sämmtlichen Deutsch-Amerikaner in Hochdeutsche und Plattdeutsche, und zwar werden zu den Ersteren alle diejenigen gezählt, welche nicht plattdeutsch sprechen können, unbekümmert darum, wo ihre Wiege stand. Erklären läßt sich diese Gruppirung aus dem Verhalten der Niederdeutschen, die mit unverwüstlicher Zähigkeit an ihrer Mundart hängen und sich derselben oft da bedienen, wo es ein Verstoß gegen den Anstand ist. Wenn in einer größeren Gesellschaft von Deutschen nur zwei Niederdeutsche anwesend sind, dann werden diese ganz gewiß plattdeutsch mit einander sprechen, selbst in Fällen, wo die ganze Gesellschaft bei dem Gespräch interessirt ist; die Uebrigen lauschen dann mit Verdruß einem Idiom, das ihnen unverständlich ist. Theils durch diese Vorliebe für ihre Mundart, in deren Anwendung sie nicht gehindert sein wollen, theils auch wohl durch ihre Sinnesart, fühlen sich die Niederdeutschen zur Absonderung geneigt, zum Verkehr unter sich, und wo es nur angänglich ist, gründen sie „plattdeutsche Vereine". Die Süd- und Mitteldeutschen dagegen werfen leicht ihre vererbte Mundart weg und bedienen sich, neben dem Englischen, nur noch des deutsch-amerikanischen Jargons; sie sind außerdem kosmopolitischer und weniger zur Absonderung geneigt, als die Niederdeutschen. Diese Scheidung wird aber nur von den Deutschen anerkannt; die Amerikaner, die dafür kein Verständniß haben, trennen nicht einmal die Deutschen von den Deutsch-Oesterreichern und Deutsch-Schweizern; für sie sind alle, die unsere Muttersprache sprechen, Deutsche, so gut wie alle, die französisch sprechen,

Franzosen sind; mögen sie auch aus der französischen Schweiz oder aus Belgien kommen. Die Schweizer oder Oesterreicher protestiren seit zehn Jahren auch selten mehr gegen diese politische Zugehörigkeit; im Gegentheil sind die Fälle nicht allzu selten, wo sie, auf ihre angebliche Reichsangehörigkeit pochend, Schutz und Unterstützung von den deutschen Consuln verlangen, und ich selbst wüßte eine Anzahl zu nennen. Die Schweizer sind in diesem Falle stets in Constanz am Bodensee zu Hause; die Oesterreicher haben in Berchtesgaden das Licht der Welt erblickt — und, um das Kleeblatt herzustellen — die Luxemburger, die verzeihlicher Weise nicht recht wissen, wo sie hingehören, verlegen ihre Heimath der größeren Sicherheit wegen nach Trier, und unsere Consuln müssen das auf Treue und Glauben hinnehmen, denn nach einem Paß oder Taufschein dürfen sie in Amerika nicht fragen, wenn sie sich nicht lächerlich machen wollen. Hier stehe ich — jeder Zoll ein Deutscher, und meine Sprache ist meine Legitimation! Der Consul wirft vielleicht einen zweifelgequälten Blick auf den kühnen Sprecher und meint dann bedenklich: Sie könnten auch ebenso gut ein Oesterreicher oder ein Schweizer sein. Wie? Was? liegt Constanz nicht mehr im deutschen Reich? seit wann ist man kein Deutscher mehr, wenn man in Berchtesgaden geboren ist? Und der Consul, der diese Antworten erwartet hat, — sprach er doch seinen Zweifel nur aus, um zu zeigen, daß ihm Menschenkenntniß nicht abginge, — verliert kein Wort mehr und gewährt je nach den Umständen Schutz oder Unterstützung. Solche Scenen sind nicht allenfalls von mir erdichtet, sondern ich sah und hörte, was ich hier niederschreibe. Gestehen will ich es aber auch, daß mir jeder Fall, dem ich beiwohnte, oder der zu meiner Kenntniß kam, zur großen Freude gereichte, denn die Erinnerung an

die unglückliche Zeit vor dem Jahre 1866 tauchte in meiner Seele auf, an jene schmachvolle Zeit, wo wir Deutsche im Auslande so gut wie unter keinem Schutze standen, und ich selbst mußte es mehrfach erfahren, daß es ein Unglück war, ein Deutscher zu sein. Ich weiß auch, daß viele Deutsche ihre Staatsangehörigkeit verleugneten und sich, in der Hoffnung, besser geschützt zu werden, als Schweizer oder Oesterreicher ausgaben. Diese Erinnerungen, so schmerzlich sie auch sind, forderten aber zu Vergleichen heraus, und ihre Ergebnisse sind es, die mich freuen. Das Bild hat sich vollständig gewandt: früher suchten wir schweizerischen und österreichischen Schutz, jetzt finden sich Schweizer und Oesterreicher bei unsern Consuln ein.

Auf die gebildeten Deutschen in Amerika — ich deutete das oben schon an — trifft die vorstehende, in den engsten Grenzen gehaltene Charakteristik nicht zu, vorausgesetzt allerdings, daß sie sich in den Kreisen bewegen, welchen sie vermöge ihres Bildungsgrades angehören. Wenn sie aber aus diesen Kreisen heraustreten, und namentlich wenn sie sich der flottirenden Bevölkerung anschließen, dann setzt das Schicksal seinen Hobel an und hobelt ihren Schliff ab, bis sie dasselbe rauhe Aeußere haben, wie ihre minder sorgfältig erzogenen Landsleute.

Und es giebt tausende Deutsch-Amerikaner, die sich in ihrem alten Vaterlande nur in den höchststehenden Gesellschaftsklassen bewegten und sich die feinsten aristokratischen Manieren angeeignet hatten, aber bis zur Unkenntlichkeit von dem rauhhändigen Schicksal verhobelt worden sind. Das mag man bedauern, allein es liegt ein Trost darin, daß andererseits sämmtliche Deutsche der niederen Klassen, und selbst aus dem Mittelstande, sich in Amerika ein anstandsvolleres Betragen angewöhnen. Diese werden feiner gehobelt und jene

rauher; was auf der einen Seite verloren geht, wird auf der anderen zehnfach gewonnen. Das gebildete Element ist aber, selbst wenn diese Abbröckelungen nicht stattfänden, zu schwach, zu schwach, um dem Deutsch-Amerikanerthum sein Gepräge aufdrücken zu können; es bildet eine Ausnahme von der Regel, die von den mindergebildeten — denn mir scheint das Wort ungebildet zu hart und ungerecht — Deutsch-Amerikanern gegeben wird. Die Regel aber nur kann ich bei meiner Darstellung ins Auge fassen, und so kurz gefaßt dieselbe auch ist, ich glaube die Schwierigkeiten genügend angedeutet zu haben, welche sich den Forschungen nach vermißten Deutschen entgegenstellen.

Charles nannten wir ihn — er war ein Hochdeutscher, das war Alles, was mein erschöpfter Landsmann auf der Indianer-Agentur von seinem todten Freunde wußte. Ich examinirte ihn eingehender, ich fragte ihn, ob Charles niemals von seiner Heimath gesprochen habe und von seinen Eltern oder der Stadt, wo er die Schule besucht habe. Wohl habe er davon gesagt, daß er den Rhein befahren habe, aber auch die Donau, und mit dem Ränzel auf dem Rücken eine Ferienreise durch das Fichtelgebirge gemacht habe; den Ort, wo er geboren, oder wo seine Eltern wohnten, habe er nie genannt. Seinen Familiennamen hat er nie genannt, und ich habe ihn auch nie darnach gefragt, was ging mich auch sein Familienname an! Damit endete das Verhör, und nur mit schwacher Hoffnung bat ich den Agenten um Untersuchung der Effecten, vielleicht daß ein Brief, ein Notizbuch oder irgend ein Andenken den gewünschten Aufschluß geben könnte. Es ist nicht viel, was die flottirenden Menschen an der Pacificküste besitzen, weniger noch als was die deutschen Handwerksburschen in ihrem Felleisen bergen. Das unerläßlichste

Ausrüstungsstück ist eine wollene Decke, und manche begnügen sich mit ihrem Besitz, aber weitaus die meisten haben noch einen Anzug, den sie in die Decke rollen, welche sie mit einem Riemen auf den Rücken binden. Mit der Pfeife in der Hand, dem Tabaksbeutel, Messer und Feuerzeug in der Tasche, so ziehn sie fort, und wenn sie auch den besten Verdienst ernten, so schwellen ihre Habseligkeiten doch nicht an, denn sie, die ewig Wandernden, wollen sich nicht mühselig beladen. Charles besaß nicht mehr, wie die, deren Schicksal er theilte, und natürlich war die Untersuchung seiner Effecten bald beendet. Da fand sich nichts, auch gar nichts, was Aufschluß über seinen Namen hätte geben können. Kein Ring, kein Blatt Papier, keine Marke in den Kleidern — nichts, nichts. Da brachten die Indianer den Sarg, aus sechs rohen Brettern zusammengenagelt, und legten Charles hinein. Auch der Priester fand sich ein, der die Indianer zu Christen bekehren wollte und bei dem jungen Volke auch Erfolg gehabt hatte. Er sollte das Grabgeleite führen, so baten wir ihn, allein er zog die Augenbrauen in die Höhe und fragte: ist er katholisch? Noch einmal ging ich zu dem überlebenden Leidensgefährten, der aber bedauernd mit den Achseln zuckte: das wußte er nicht, über Religion hatten sie niemals gesprochen, sondern nur über Gold und über die weltlichen Dinge, die ihnen am nächsten lagen, wie es der Fall zu sein pflegt, wenn man in der Wildniß hart mit dem Schicksal zu kämpfen hat. Nun, nun, sagte der gutmüthige Priester, der es unter seinen Indianern gelernt hatte, tolerant zu sein, so wollen wir denn annehmen, daß er katholisch war. Nach diesem, den Umständen angemessenen Wahrspruch, nahm er eine herzliche Prise, schob gemächlich die Dose in seine weite Tasche und schlenderte fort, um den Weihwasserkessel zu

holen. Als er wieder kam, war der Sarg bereits zugenagelt, und der Zug konnte sich in Bewegung setzen. Vorauf ging der Priester, ihm folgten sechs in Lumpen gehüllte Indianer, welche den Sarg auf ihren Schultern trugen und der Agent und ich bildeten den Trauerzug. Umringt waren wir von einem Dutzend schmutziger Indianerkinder und ebenso vielen halbverhungerten Hunden. Langsam ging es über den ungebahnten Weg nach dem nahen Friedhof, während der Wind von der Prairie her heulte und uns mit Staub und dürren Blättern bedeckte, und eine Schaar Krähen laut krächzend Kreise in den Lüften zog. Das war just die rechte Trauermusik für ein Begräbniß in der Wildniß: Windesgeheul und Krähengekrächze, und als nun die Sonne dunkelroth im Westen niederging, und die nackten schroffen Berge sich in ein trübes, melancholisches Dämmerlicht kleideten, da war mir's, der ich nun auf dem kleinen verwüsteten Friedhofe mit seinen rohen, sich zum Fallen neigenden Holzkreuzen stand, als zittere eine schauerliche Elegie durch die Natur. Stumm umstanden wir das seichte Grab, das der unförmliche Sarg bis zur Hälfte ausfüllte, und als der Priester einige Minuten den Kopf gesenkt wie zum stillen Gebet, und etwas Weihwasser in das dunkle Haus gespritzt hatte, wandten wir uns zum Gehen, während ein Indianer zurückblieb, um die letzte Beschäftigung eines Todtengräbers zu vollziehen. Und da schläft er nun, der Unbekannte, weit ab von den Stätten der Cultur, und rothe Menschen hüten sein Grab. Daheim aber, im deutschen Vaterlande, da weint sich Mütterchen die Augen roth, weil Karl nicht schreibt und kein Mensch ihr Kunde von ihm giebt.

Ein trüber, lehmiger Fluß ist der Sacramento, der das Nilthal Californiens durchströmt; und schwer zu bändigen

ist er, denn wenn der Schnee in der Sierra schmilzt, oder wenn die wolkenbruchartigen Winterregen niedergehen, dann tritt er über seine flachen Ufer und setzt weite Strecken des Thales unter Wasser, das von der Sommersonne nicht vollständig aufgesogen werden kann. Es bilden sich Sümpfe, in denen das Schilfrohr üppig aufschießt, das von den Indianern Tule genannt wird, ein Wort, dem die weißen Menschen Bürgerrecht verliehen haben, denn sie nennen jene Sumpfländereien Tules, nicht allein im gewöhnlichen Sprachgebrauch, sondern auch officiell. Diese Tules können nur durch großartige kostspielige Dammbauten für die Cultur gewonnen werden, und wenn sie es sind, dann gehört unausgesetzte Wachsamkeit dazu, um die Errungenschaft festzuhalten. Selten vergeht ein Winter, ohne daß nicht Dammbrüche stattfinden, durch welche das sandbeladene Wasser strömt und weite Felder in Seen verwandelt, die sich zwar wieder verlaufen, aber einen Schaden zurücklassen, der, wenn er die Farmer nicht ruinirt, so doch sie mit Schulden überbürdet. Es ist ein angstvolles Leben auf diesem reichen Boden, der theuer erkämpft und theuer behauptet werden muß. Die Neubauten sind so kostspielig, daß die Kräfte eines Einzelnen nicht ausreichen, es ist eine Aufgabe, welcher nur eine Gesellschaft gewachsen ist. Am oberen Laufe dieses Flußgebietes, wo mehrere Zuflüsse aus dem Gebirge sich träge durch den Morastboden fortbewegen und ein Wirrsal von Wasseradern bilden, war es, wo eine Anzahl Männer, die sich, wie Wallensteins Armee, aus aller Herren Länder recrutirten, im Auftrage einer Gesellschaft bedeutende Dammbauten ausführten. Sie waren alle Stiefkinder des Glücks — und ich war auch dabei. Wer sich zu der schweren, unangenehmen und dabei sehr ungesunden Arbeit an den

Dammbauten in jenen Fiebermoräſten bequemt, der hat nicht nöthig, zu verſichern, daß ihm die bitterſte Noth auf dem Nacken ſitzt, das weiß man ohnedem. Auf einer erhöhten trockenen Stelle ſtand unſer Lager: einige der elendeſten Bretterhütten, die je die Vertreter einer Nationalität beherbergten, denn wie dies in ſolchen Fällen zu geſchehen pflegt: die Deutſchen, Amerikaner, Irländer, Italiener u. ſ. w. ſchloſſen ſich zu gemeinſamem Haushalt in Gruppen zuſammen. Wir — zwölf Deutſche — hatten uns einen jungen Chineſen engagirt, der für uns kochen ſollte, denn uns wurde die Proviſion gegen eine verabredete Berechnung von der Geſellſchaft geliefert, die Auszahlung unſeres Verdienſtes ſollte erſt nach Beendigung unſerer Arbeit ſtattfinden. Den Proviant für uns zu heben und ihn dem Chineſen zuzutheilen, das war die Aufgabe eines jungen, für die ſchwere Dammarbeit viel zu fein gebauten Weſtfalen, den wir zur Kennzeichnung von den ſieben andern Charles in unſerer Hütte den lieben Charles nannten. Er verdiente dieſen Namen auch, denn er war ſtets ſo heiter und liebenswürdig, ſo zuvorkommend und — da er eine ſehr gute Erziehung genoſſen hatte — ſo anſtandsvoll, daß er unſer gemeinſamer Liebling wurde, und deshalb ernannten wir ihn auch zum Proviantmeiſter, eine Stelle, die ihm manche Arbeitserleichterung verſchaffte. An einem Sonntagabend war es, als Charles und ich allein beim Lagerfeuer ſaßen und unſere trübe Schickſalsfügung beſprachen. Da offenbarte er mir zum erſten Mal, daß er ſich an dem Damme ſein Reiſegeld erarbeiten wolle. Wenn unſer Zahltag gekommen iſt, dann — fort mit dem erſten Schiffe über Panama, fort nach der Heimath, nach der rothen Erde! Er malte es ſich in lebhaften Farben aus, wie er die Eltern und Alle, die ihn lieb

hätten, überraschen wollte; wie er sich anfangs nicht zu erkennen geben wollte, denn er war inzwischen viel männlicher geworden; sein Gesicht hatte sich gebräunt und mit einem prächtigen Schnurrbart geschmückt. Wie wird Mama unter Thränen lächelnd mit dem Finger drohen, weil er ihr nicht zuvor geschrieben, nicht ihren letzten Brief beantwortet habe. Sie schrieb mir erst gestern, fügte er weich hinzu, lieb und gut wie immer, tröstend und mahnend, ich möchte das Vaterhaus nicht vergessen. Geküßt habe ich den Brief in überströmender Freude — ja glücklich, tausendmal glücklich ist der Mensch, dem ein treues Mutterherz auf Erden schlägt. Als ich Abschied nahm, da drückte sie mich zum letzten Male an die Brust und flüsterte mir ins Ohr: und selbst wenn Dich Gott verläßt, dann bin ich noch auf der Welt. Ich will Dir all Deine reiche Liebe vergelten, Mutter, laß mich nur erst wieder in der Heimath sein! — Wie leuchteten da seine treuen, blauen Augen in feuchtem Glanze. Laß deine Thränen rinnen; es giebt Stunden, wo sich ihrer der Mann nicht zu schämen braucht. Als der Montag heraufdämmerte, da gingen wir zur Arbeit, während Charles und der Chinese in ein Boot stiegen, um von dem zehn englische Meilen entfernten Magazin Proviant zu holen, wie sie das schon häufig gethan hatten. Mit einem freudigen Zurufe tauchte er die Ruder in's Wasser nnd bald war er hinter dem hohen Schilfe unsern Augen entschwunden. Da, nach einer halben Stunde ungefähr blicke ich von der schweren Arbeit auf und werde von Schrecken gefaßt: mit wilder Angstgeberde läuft der Chinese auf uns zu und als er vor mir steht, sehe ich ihn von Wasser triefen und höre aus seinem chinesischen Wortschwalle nur: Schalleh! Schalleh! heraus. Das genügte auch vollkommen, uns das Entsetzliche ahnen zu lassen, und

so schnell, als uns nur die Füße tragen konnten, eilten wir, mit Stangen versehen, nach dem Unglücksorte. Da lag, hart am Ufer, das umgestürzte Boot und Charles? Wie das gekommen war, das konnte uns der Chinese mit den wenigen englischen Worten, die ihm zur Verfügung standen, nicht erklären, aber durch Gesten wußte er uns doch deutlich zu machen, daß er sich an das umgestürzte Boot geklammert habe; Charles aber, von dem wir wohl wußten, daß er nicht schwimmen konnte, war so weit ins Wasser geschleudert worden, daß er das Boot nicht greifen konnte. Die Wasser schlossen sich über ihm und als er wieder auftauchte, machte er eine verzweifelte Anstrengung nach einem Ruder hin, das in seiner Nähe schwamm — vergeblich: er sank das zweite Mal in die trübe Fluth und wurde seitdem nicht wieder gesehen. Langsam trieb die träge Strömung das Boot an eine seichte Uferstelle, wo es der zitternde Chinese verließ, um uns die Schreckensbotschaft zu bringen. Zwei Stunden lang währte unser eifriges Suchen. Da endlich hatte einer an seinem Haken unsern todten Liebling hängen, an dem selbstverständlich keine Wiederbelebungsversuche gefruchtet haben würden. Aus unsern Stangen machten wir eine Bahre, darauf legten wir den Todten und trugen ihn, schmerzlich bewegt, nach unserm Lager. Was nun? Begraben durften wir die Leiche nicht, wenn wir uns keiner Gesetzesverletzung schuldig machen wollten, auch dünkte es uns barbarisch, unsern Freund im morastigen Tuleland zu begraben. Die nächste Ansiedlung aber lag weit ab, und keiner konnte sagen, wo der nächste Friedhof war. Auch besaßen wir alle zusammen nicht so viel Geld, um einen Sarg zu kaufen und die Beerdigungskosten zu bestreiten. So viel wir auch überlegten, wir sahen keinen andern Weg,

als den Coroner von dem Vorfall zu benachrichtigen und ihn aufzufordern, die Beerdigung auf öffentliche Kosten vorzunehmen. Da ein junger Mecklenburger und ich die beiden einzigen waren, die nicht von Fieberanfällen zu leiden gehabt hatten, so mußten wir uns dazu bequemen, den 23 Meilen langen Marsch nach der nächsten Stadt anzutreten. Es war ein heißer Abend, an dem wir aufbrachen. Grauer, unheimlicher Nebel lag auf Fluß und Moraſt, und als der Mond hinter hohen Bergen auftauchte, da kleidete er dieſe wohl in zauberiſches Licht, aber im Thale, da zeigte er uns ein Bild ſo melancholiſch-düſter, daß man am liebſten die Augen ſchloß. Die grauen Fiebernebel wogten, wie von Geiſterhand gelenkt, langſam hin und her, am Schilf aber, da theilten ſie ſich und krochen wie lange, endloſe Schlangen, die ihre Opfer ſuchten, durch das Rohr. Alle Waſſer ſchienen ſtille zu ſtehen und die unheimliche Todesſtille wurde nur unterbrochen, wenn eine Nachtbriſe durch das Schilf ſtrich, in deſſen Rauſchen wir die Warnung zu vernehmen glaubten: flieht! flieht! Keinen Vogel ſchreckten wir auf, kein freundliches Licht zeigte uns die Stätte, wo Menſchen wohnen, wir waren allein, ganz allein in einer großen Moraſtwüſte. Mühſelig über alle Maßen war unſer ſchwach beleuchteter Pfad, über holperige Dämme entlang, durch feuchtes Schilf und über ſchlüpferiges Ufergelände. Will es nimmer Tag werden? Zeigt ſich das tröſtende Morgenroth noch nicht im klaren Oſten? Sie kam, die große Tröſterin, wie immer, und als ſie den vierten Theil ihres Tageslaufes vollendet hatte, da ſtanden wir vor dem Coroner, der theilnahmslos die Schilderung einer Begebenheit anhörte, die uns tief zu Herzen ging. Als wir geendet, zog er die buſchigen Augenbrauen in die Höhe und richtete ſeine kalten grauen

Augen auf uns, als ob er uns durchbohren wollte. Besaß er Werthsachen?

Nicht, das wir wüßten. — Dann begrabt ihn! — Wohin und auf wessen Kosten? — Begrabt ihn! — Wir besitzen nicht die Mittel zur Beerdigung; sie muß auf öffentliche Kosten stattfinden. — Ich sage: begrabt ihn!

Damit wandte uns der Hüter des Gesetzes seinen breiten Rücken zu. Begrabt ihn — er sagte es so rauh und herzlos, so abstoßend, weil in dieser Angelegenheit nichts zu verdienen war. Ein heimathloser Fremdling — bah! und noch blutarm dazu. Ein Menschenleben galt noch niemals viel an der Pacificküste, ich wußte das wohl, und doch klang mir die Antwort des Coroners unsagbar hart in den Ohren. Das kam wohl daher, weil ich an des Todten Familie dachte, an seine Mutter; wie würde sie namenloser Jammer erfaßt haben, hätte sie das gefühllose: Begrabt ihn! gehört. Und dann: war ich nicht selber ein heimathloser Fremdling, dem morgen geschehen konnte, was heute dem Freunde geschah? Im ehrlichen Streben, den Platz nach Kräften auszufüllen, den uns das Schicksal angewiesen, das uns nicht alle weich betten kann, die Aussicht vor sich zu haben, in der Sterbestunde wie ein Thier des Waldes begraben zu werden, das ist ein bitterer, bitterer Gedanke. Entmuthigten Sinnes schlugen wir unseren Rückweg ein, und so sehr wir auch hasteten, es wurde Mitternacht, als wir wieder in unserm Lager eintrafen, wo man uns mit Spannung und Ungeduld erwartete, denn die Leiche begann in der schwülen, feuchten Moraſtluft rasch zu verwesen. Es mußte unverzüglich gehandelt werden, und eine Wahl blieb uns ja nicht: wir mußten Charles in ein Soldatengrab betten. Hart am Flußufer, auf einer erhöhten Stelle, im Schatten des Schilfrohrs, gruben wir ein tiefes

Grab, und nachdem ich dem Todten eine Locke abgeschnitten und sein Notizbuch, den einzigen Gegenstand, den er bei sich führte, an mich genommen hatte, senkten wir ihn hinunter in die dunkle Erde. Der Mond stand im Zenith und leuchtete elf schweigsamen Deutschen, die ein offenes Grab umstanden, umwogt von gespenstigen Fiebernebeln. Kein Laut, nicht ein einziger, störte die Friedhofsruhe; selbst der Nachtwind schwieg, als achte er die heilige Stille, die in so trefflichem Einklang stand mit der traurigen Scene. Unhörbar zogen die Wasser vorüber, nach Süden zu, so unhörbar wie das Heer der Sterne, das am reinen Firmament seine ewigen Bahnen zog. Wie Statuen standen die elf Männer, tief ergriffen in das Grab blickend, das ein grauer Todtenschleier deckte, so zart und durchsichtig, wie ihn noch keines Menschen Hand gewoben hat, augenscheinlich alle die Frage auf den Lippen: sollen wir ihn so zudecken? Weiß keiner einige Worte zu sagen? Wer kann beten? Ich konnte keine Worte finden, so wehmüthig war mir's um's Herz, denn immer und immer wieder trat mir der blühende, hoffnungsfrische Freund vor die Seele, wie er von der Heimath sprach, die er in wenigen Monden wiedersehen wollte. Wie jubelte er, mein Gott, wie war er so glücklich in diesem Gedanken! Nur zweimal ist seitdem die Sonne untergegangen, und nun liegt er da in einem Grabe in der Wildniß, fern von der Heimath, die er nicht wiedersehen sollte. Immer sprach noch keiner, da trat ich vor, um das Gebet aller Christen zu sprechen, das für alle Veranlassungen paßt. Vater unser — da zog jeder den Hut ab und faltete die Hände, und als ich Amen sagte, da bewegten sich alle Schaufeln, um die Gruft zu füllen. Und als der Hügel gewölbt war, da sprang eine Brise auf und sang mit dem

Schilfrohr ein melancholisches Lied. Meine Aufgabe sollte es in den nächsten Tagen sein, den Eltern die Trauerbotschaft und die Haarlocke als Andenken an ihr todtes, in fremder Erde ruhendes Kind zu übermitteln. Keiner von uns wußte zwar den Familiennamen des Todten und auch nicht seinen Heimathsort, er hatte nur von einem kleinen Städtchen in Westfalen gesprochen, vielleicht mag er es auch einmal genannt haben, aber keinem war das im Gedächtniß haften geblieben; ich hoffte jedoch zuversichtlich, in seinem Notizbuch Auskunft zu finden, oder in dem Briefe, den er doch erst vor wenigen Tagen empfangen haben wollte, zum mindesten Anhaltspunkte zu entdecken. Allein Charles schien zu den Leuten zu gehören, die ihre Briefe, wenn sie dieselben ein=, auch wohl zweimal durchgelesen haben, vernichten, damit sie nicht in andere Hände fallen können, denn ich fand keine Spur von einem Brief oder einem Couvert. Auf das Notiz=buch setzte ich meine größten Hoffnungen, aber so sorgfältig ich auch jede Seite besah, so genau ich auch alle Schrift=züge besichtigte, es war nirgends ein Name oder eine Andeutung auf seine Heimath zu finden. Ich durchstöberte die wenigen Effecten mit nicht dem geringsten Erfolg, und schließlich sah ich ein, daß ich alle Hoffnung aufgeben mußte, dem todten Kameraden den letzten Dienst zu erweisen. Er gehörte nun auch zu der großen Armee der Vermißten, und einzig deshalb, weil er es unterließ, seinen Namen und die Adresse seiner Angehörigen auf dem Leibe zu tragen oder in sein leichtes Bündel zu verschließen. Damit hat er allerdings nur die Regel eingehalten, denn das ist ja gerade einer der hauptsächlichsten Gründe, warum es der Vermißten so viele sind, daß nur verschwindend wenige das Dichterwort be=herzigen: schnell tritt der Tod den Menschen an, und

demgemäß ihre Vorkehrungen treffen. Päſſe oder Wanderbücher bei ſich zu führen, daran denkt allerdings Niemand in Amerika, und das iſt ſchließlich auch nicht nöthig, es genügen ja ſchon einige Worte in's Notizbuch geſchrieben, oder ein Zettel, der ſeinen Platz in der Brieftaſche findet. In einer großen Stadt wie in einem fremden Lande ſollte Jeder ſeine Adreſſe bei ſich tragen, eingedenk, daß ihn der Tod ſo ſchnell wegraffen könnte, ohne ihm Zeit zu laſſen, zu ſagen oder niederzuſchreiben wer er iſt. Wie viel Kummer und Ungewißheit, wie viele Irrthümer und Verwickelungen, Weitläufigkeiten — man denke nur an die vermögensrechtlichen Beſtimmungen des bürgerlichen Geſetzes — können durch dieſe einfache Vorſichtsmaßregel vermieden werden. Kräftige, lebensfrohe Menſchen wollen nicht ſterben, deshalb verwerfen ſie auch alle Gedanken an die Möglichkeit eines plötzlichen Todes, ſelbſt dann, wenn derſelbe eine reiche Ernte hart an ihrer Seite hält. Sie fühlen noch das volle Leben in ihren Adern pulſiren — was andern paſſirte, ihnen kann's nicht geſchehen. Selbſt die Wildniß, die menſchenfeindliche, betreten ſie mit einer Sorgloſigkeit in dieſer Hinſicht, die den Namen Leichtſinn verdient.

Doch, ich höre da fragen: biſt du ſtrenger Richter frei von Tadel? Ich will offenherzig ſein: mich hat Freund Hein erſt zum vorſichtigen Manne gemacht. Es war tief im Urwald, weit ab von den Anſiedelungen weißer Menſchen, wo er mir zum erſten Mal zutraulich auf die Schultern klopfte: komm und lege dein müdes Herz zur Ruhe. Ich kann nicht, ich muß leben, und indem ich mich abwandte, rief mir mein Gewiſſen zu: Du Leichtſinniger, und ich wußte, was es damit ſagen wollte. Wer hätte dem Jäger oder Trapper, der meine Leiche fand, ſagen können, wo die

Meinen wohnten, wer ihnen berichten können, daß sie mich fortab als Todten beweinen müßten und daß mein Grab im fernen Urwald läge? Ich habe mir die Mahnung zu Gemüth geführt, und so oft mir auch später noch Freund Hein mit der Hippe grüßend winkte: ich habe noch viel beruhigter abschläglich die Achseln gezuckt, denn ich hatte mein Testament gemacht und in meiner Brusttasche war es zu finden.

Groß wie die Liste der Vermißten schon ist, sie würde noch viel umfangreicher sein, wenn die Banken nicht die löbliche Gepflogenheit übten, von den Einlegern nicht allein die Familiennamen mit sämmtlichen Taufnamen, sondern auch die Heimathsorte mit möglichst genauer näherer Bezeichnung einzufordern. Millionär und Dienstmädchen, Arbeiter und Künstler, alle bringen ihre Ersparnisse, die sie zinstragend anlegen wollen, gewohnheitsmäßig nach den Banken, von welchen einige schon Einlagen von zwanzig Pfennigen annehmen, und empfangen dafür ein Bankbuch, das auf der ersten Seite die volle Adresse seines Eigenthümers enthält, und diese Bankbücher haben schon in unzähligen Fällen Auskunft über Todte gegeben, deren Namen Niemand anzugeben wußte. Ganz besonders kann dies in Bezug auf Dienstmädchen gesagt werden, die in Amerika schnippisch die Lippen kräuseln, wenn man sie nach Führungsatteften fragt; von sogenannten Dienstbüchern kann erst recht nicht die Rede sein. Die Herrschaften kennen nur ihre Vornamen, und diese sind in vielen Fällen von unechtem Gepräge, gerade bei deutschen Mädchen; denn diese haben es noch viel eiliger als die Kaspar und Peter, irgend einen englischen, aber noblen Namen, wie Ina, Fanny oder Jenny, anzunehmen. Manches Dienstmädchen, namentlich im Westen Amerikas,

wo sie anspruchsvoller und veränderungssüchtiger sind, als im Osten, hat eine Nummer auf seinem Grabkreuz, weil man in Ermangelung eines Bankbuches seinen Namen nicht zu erforschen wußte.

Nun kann man allerdings einwenden, daß die beregte Vorsichtsmaßregel auf dem Wasser ihren Zweck verfehlt, denn was nützt eine Adresse, die ich bei mir trage, und die mit mir in das nasse Grab sinkt? Die wenigen Fälle abgerechnet, wo die Leichen ans Land geschwemmt werden, ist dieser Einwand auch berechtigt, und wenn wir nach den Vermißten fragen, dann dürfen wir auch nach dem Ocean deuten. Von den Passagieren der Tiefseeschiffe werden wohl Listen angefertigt, so daß über ihren Verbleib Rechenschaft gegeben werden kann. Geht ein Schiff mit Mann und Maus unter, oder verunglückt nur ein Theil der Passagiere, dann werden prompt Verlustlisten veröffentlicht und unsere Consuln pflegen sich von denselben die deutschen Namen auszuziehen, denn sie wissen, was da kommt: über viele der Verunglückten sollen sie, wenn auch erst nach Jahren, Auskunft ertheilen.

Anders aber verhält es sich mit den Küstenschiffen, die, weniger am atlantischen Ocean, als am pacifischen, manchen Passagier von Ort zu Ort befördern, ohne daß eine Aufzeichnung darüber stattfindet. Die Kapitäne der Küstenschooner sind in den weitaus meisten Fällen wenn nicht Eigenthümer, so doch Miteigenthümer der Fahrzeuge und schalten und walten auch danach. Häufig nehmen sie Reisende an Bord, die sie ihre Passage abarbeiten lassen, oder sie lassen sich irgend eine beliebige Vergütung geben und denken nicht einmal daran, nach dem Namen ihres Passagiers zu fragen. Nimmt ihn eine Sturzwelle über Bord, kentert der

Schooner und seine Insassen tauchen aus dem grünen Wasser nicht mehr auf, nun, dann steht eben ein Vermißter mehr auf der Liste. Und nicht immer ist es nur ein namenloser Passagier, der auf diese Weise verschwindet, sondern häufig eine Anzahl, denn die Arbeiter, welche auf der Wanderung süd- und nordwärts ziehen, wählen mit Vorliebe dieses billige Beförderungsmittel, ja oft sind sie gezwungen, Passage auf einem Küstenfahrzeug zu nehmen, da sie anders ihr Ziel nicht erreichen können.

Mehr Opfer als die Küstenschifffahrt aber fordert die Fischerei, welche an der atlantischen Küste, vereinzelte Ausnahmen abgerechnet, nur von der ansässigen Küstenbevölkerung betrieben wird, so daß die Namen derer, die mit ihren Barken hinaussegeln und nicht wiederkehren, mit Sicherheit der großen Todtenliste zugefügt werden können. Viele Leben sind alljährlich dort zu beklagen, allein die, welche um sie zu trauern haben, wohnen in den Fischerdörfchen, mit denen die Küste besät ist. Namenlose Fremde schiffen mit den besegelten Nußschalen nicht hinaus auf's trügerische Meer. Wohl aber ist dies der Fall bei der Tiefseefischerei, bei dem Kabeljau- und Makrelenfang, der auf dem Gewässer zwischen Neufundland und der Küste von Canada und weiter südwärts bis zur Küste von Massachusetts in großartigstem Maßstabe betrieben wird. Tagelang lagert manchmal ein dicker, grauschwarzer Nebel auf diesen Fischgründen, und wenn die Boote ausgesetzt werden, um die mehrere tausend Fuß langen Angelleinen ins Wasser zu senken, da begiebt es sich manchmal, daß sie hinausrudern in die Nebelnacht, und wenn sie ihre Beute aufgenommen haben, ihr Schiff nicht mehr finden können. Hierhin, dorthin rudern die Verirrten in namenloser Befürchtung, aber je mehr sie rudern, je weiter entfernen

sie sich von ihrem Ziel. Kein Morgenroth, kein Abendsonnengold zeigt ihnen Ost und West, kein freundlicher Stern dient ihnen als Wegweiser und Tröster. Es ist Nacht, schwere, feuchte, unheimliche Nacht — für sie eine ewige Nacht. Alle Rufe verhallen ungehört, die finstern Nebelwolken geben nicht einmal ein Echo zurück. Verloren, vermißt, so steht's im Schiffsbuch geschrieben, und die Fremden ohne Namen — wer wird ihre Spur finden?

Am stillen Ocean liegen die Verhältnisse anders, da stellt die flottirende Bevölkerung ein bedeutendes Contingent zu den Fischern, namentlich zu den Lachsfischern, die dem wichtigsten Zweige dieses Gewerbes obliegen. Es war an einem sonnigen Augusttage, als ich auf der Werfte von Astoria stand, (dem Städtchen an der Mündung des Columbiastromes, das eine verunglückte Schöpfung unseres berühmten Landsmannes Aston ist), und mich des herrlichen Anblicks freute, den eine Flottille von wohl zweihundert thalwärts treibenden Fischerbooten gewährte. An den Ufern dieses Flusses sind von der Mündung bis hinauf zur ersten Stromschnelle fünfzig sogenannte Cannerien erbaut, in welchen die Lachse eingekocht und verpackt werden; das Rohmaterial aber liefern, kraft abgeschlossener Verträge, die vollständig unabhängigen Fischer, die sich, je zwei, zum Fange verbinden. Wenn die Saison vorüber ist, dann zerstreuen sich die Leute, um andere Beschäftigung zu suchen, und wenn sie wieder beginnt, kehren manche nicht wieder zu dem unsicheren und gefahrvollen Gewerbe der Lachsfischerei zurück. Abends legen die beiden Fischer ihre zweitausend Fuß langen Netze in den Fluß, an dem einen Ende eine Boje befestigend, das andere Ende an das Boot knüpfend, in dem sie sitzen. So treiben sie langsam mit der Strömung den vom Meer nach den

Laichplätzen schwimmenden Lachsen entgegen, und wenn der Morgen graut, dann nehmen sie ihre Netze an der großen Sandbarre auf, die man als Grenze zwischen See und Fluß betrachtet und die von Tiefseeschiffern sehr gefürchtet wird. Nicht allein deshalb ist die Mündung des Columbia so gefährlich, weil die Barre fortwährend ihre Lage verändert, weil heute da Fahrwasser ist, wo gestern eine Untiefe war und umgekehrt, sondern weil auch plötzlich Stürme aufspringen, die wochenlang anhalten, grade auf die Küste lostoben; und, als ob das noch nicht genug wäre, hat auch der Seemann noch ohne Unterlaß mit seinem schlimmsten Feinde, dem Nebel, zu kämpfen. Mag der Tag auch noch so freundlich sein, wenn die Sonne zur Rüste geht, dann ballen sich im Westen dicke Nebelwolken mit grüngoldener Einfassung, schwarzgrau in der Mitte. Lange liegen sie wie unschlüssig am fernen Horizont, aufwallend und niedersinkend, doch plötzlich mit Gedankenschnelle schließen sie das Firmament von der Erde ab und einige Minuten später liegt undurchdringliche Finsterniß auf allen weltlichen Dingen.

So kam es auch an jenem Augustabend. Der Himmel war so klar und rein, nur im Osten zogen, wie sanfte, verheißende Friedensboten, einige Schaaren Schäfchen dahin, von der neigenden Sonne mit wundervollem Rosa überhaucht. Und so ruhig war es auch auf der Erde: in den Fichtenwäldern am jenseitigen Ufer regte sich kein Zweig, gerade auf, wie von Abel's Opferaltar, kräuselte sich der blaue Rauch aus den Schornsteinen Astorias in den lichtgesättigten Aether, spiegelglatt schoben sich die Wasser des Columbia nach dem Weltmeere hin. Freundlich leuchteten die zweihundert weißen Segel der Flottille, die leise und lautlos, wie ein Bild des Traumes an mir vorüberzog. Doch dort im West — ich

wandte mich ab, die große graue Nebelschlange sollte mir das herrliche Panorama nicht verderben. Wie pflegt doch das Schöne so vergänglich zu sein: schon wenige Minuten später umwogten mich feuchte Nebel, und rasch wie sie kamen, verwandelten sie das Entzücken in Melancholie. Wäre nicht schlimm, sagte eine alte Theerjacke, die aufwärts den dunklen Schleier mit den Augen durchbohrte, aber es giebt Sturm. Möge denen da draußen Gott gnädig sein! Er hatte nur zu wahr geweissagt: eine Stunde war kaum abgelaufen, da mußten die wenigen Schiffe im Hafen ihre zweiten Anker werfen, und immer wüthender heulte der Sturm, immer schrecklichere Verheerungen richtete er im Städtchen an; die wilde Brandung war weithin hörbar, und hohe Wellen rollten den Columbia hinauf, bis dahin, wo sie hohl und dumpf am felsigen Ufer zerschellten. Es war eine angstvolle grausige Nacht, doch sie mußte wie immer dem Tage weichen, und vor seinem Lichte schien sich der Sturm demüthig zu beugen. Wie wird es den Fischern ergangen sein? Diese Frage ging von Mund zu Mund, und die besten Wünsche begleiteten die beiden Flußdampfer, die sich, so bald es nur möglich zu machen war, auf die Suche begaben. Diese hatte einen besseren Erfolg, als man zu hoffen wagte. Viele Fischer waren an die Küste geschleudert worden, andere klammerten sich an ihre gekenterten Boote und einige trieben segel- und ruderlos jenseits der Barre auf offener See umher. Allein fünfundsechzig konnten nicht gefunden werden und haben sich auch nie mehr gezeigt, sie wurden von dem unersättlichen Ocean verschlungen, sie fanden Ruhe vor dem Sturm des Lebens, tief unten, wo die Wasser nicht mehr wogen. Und als die Verlustliste aufgestellt wurde, da ergab es sich, daß fünfundzwanzig namenlos waren, damit will ich sagen, daß

Niemand ihre Familiennamen kannte, in einigen Fällen waren selbst die Taufnamen nicht zu ermitteln, weil statt ihrer Spitznamen in Anwendung gekommen waren. Also an einem Tage fünfundzwanzig mehr zu der großen Liste der Vermißten! Festgestellt wurde, daß die meisten derselben Norweger und Finnen waren; auch Deutsche befanden sich darunter, doch wie viele, das habe ich nicht ermitteln können.

Doch nun wieder zum Festlande zurück. Ich lebte einige Zeit in Virginiacity, der Bergstadt der berühmten Comstock-minen in Nevada, und unter den vielen Landsleuten, die ich dort oberflächlich kennen lernte, war auch ein junger „Hoch-deutscher", der wie üblich Charles hieß. Er arbeitete in einer Bierbrauerei, aber augenscheinlich war ihm an seiner Wiege nicht gesungen worden, daß er Malzsäcke tragen und übel-riechende Fässer reinigen sollte. Mit guter Schulbildung ausgerüstet, mit vielen romantischen Ideen und dem Vorsatz, das abenteuernde Leben im Westen Amerikas zu kosten, war er in der neuen Welt angekommen, aber so, wie er sich diese gedacht hatte, so war sie nicht. Alle seine Lieblingspläne scheiterten, alle seine Bestrebungen, sich geistigen Be-schäftigungen zu widmen, blieben ohne Erfolg, und statt sich an Abenteuern betheiligen zu können, mußte er niedrige Handarbeiten verrichten. Das haben andere gebildete Männer auch thun müssen, allein sie besaßen so viel geistige Spann-kraft, daß sie unter den Schlägen des Geschickes nicht zu-sammenbrachen, sondern hoffnungsvoll ausharrten und kraft-voll vorwärts strebten. Schließlich bewährte sich an ihnen der uralte Trostspruch unseres Volkes: Gott verläßt den braven Deutschen nicht. Er aber war ein schwärmerisches, sentimentales Gemüth, und ach! Virginia City ist der letzte Ort, den sich eine weiche Seele zum Aufenthalt erwählen soll.

So viel Lieb etrug er in seinem fühlenden Herzen, und die Menschen seiner Umgebung waren so rauh und kalt; er suchte Gemüthlichkeit, echte herzerwärmende deutsche Gemüthlichkeit, und was er fand, das war ein Hasten und Jagen, ein Spielen und Wagen um Gold und Schimmer, das ihm in der Seele zuwider war. Nur an Reichthümer denken, an das Zusammenscharren von Mammon und dabei die Gemüthlichkeit ganz außer Acht lassen, das war mehr, als er verstehen konnte. Ihm schien's, als trüge jeder Mensch ein Marmorherz in der Brust, als sei das Wort Liebe aus dem Wörterbuch der Menschheit gestrichen. Nicht einmal vermuthen kann ich die Gründe, die ihn abhielten, nach dem Lande der Gemüthlichkeit zurückzukehren; ich weiß nur, daß ihm die Welt, soweit er sie überblicken konnte, so kalt und liebeleer erschien, daß er es nicht für werth hielt, in ihr zu leben. Er theilte das Schicksal aller weichlichen, sentimentalen Naturen, die nicht kerngesunden Geistes sind: er redete sich in einen unmännlichen, entnervenden Pessimismus hinein, der ja leider zur deutschen Modekrankheit geworden ist, und als ihn, als unvermeidliche Folge, die Melancholie mit ihren schwarzen Fittichen beschattete, da beschloß er, die unerträgliche Last des Lebens von sich zu werfen. Er hatte keinen Wunsch mehr auf Erden, als die Verzeihung seiner Eltern, und diese erbat er in einem langen Abschiedsbriefe, den ich gelesen habe. Jedes Wort athmete Liebe, jede Zeile sprach: vergebt mir und bewahrt mir ein freundliches Angedenken. In überaus rührender Weise gedachte er seiner glücklichen Kindheit, die ihm seine Eltern so freundlich und sorglos zu gestalten gewußt hatten, und nachdem er der vielen Enttäuschungen, die auf seine überschwenglichen Hoffnungen gefolgt waren, gedacht hatte, erinnerte er an das Lieblingsgedicht

seiner Mutter: Das bessere Land, das er ihr oft habe deklamiren müssen und von dem der Dichter am Schlusse sagt:

Seine Pracht — kein Träumender sah im Schlummer
Solch Leuchten! — fern bleiben ihm Tod und Kummer;
Nie zerstört die Zeit seinen Glanz, seinen Duft,
Jenseits der Wolken, jenseits der Gruft,
Da ist's, da ist's, mein Kind.

Und in dieses, in herrlichen Dichterworten geschilderte bessere Land wollte er eingehen; er hoffte dort zu finden, was er auf Erden vergeblich gesucht hatte. Als er sein Herz ausgeschüttet, bat er auf einem Zettel mit wenigen Worten den Coroner, er möge diesen Brief mit einem Todtenschein an seine Eltern schicken und sich dagegen als Erbe seiner kleinen Baarschaft betrachten, die ihn für seine Mühewaltung vollständig entschädigen würde. Als der Zettel geschrieben war, da krachte ein Schuß und ein müdes Menschenherz hatte Ruhe gefunden. Der Coroner kam, er las die an ihn gerichtete Bitte, er besah den Brief, den er lesen konnte, denn er war ein Deutscher, aber was ihm besonders wichtig war, das fand er nicht, nämlich die Adresse der Eltern, die der Todte beizufügen vergessen hatte. Mit peinlicher Sorgfalt durchsuchte er alle Effecten, die im Zimmer zerstreut umherlagen, jedes Papierblättchen besah er um und um — es war alles vergeblich. Der Coroner fragte mich, er fragte andere Deutsche, aber immer erhielt er dieselbe Antwort: Charles, ein Hochdeutscher. So kam's, daß die Eltern keinen Brief und keine Kunde erhielten, und daß ihr müdes Kind unter den Namenlosen auf einem fernen Friedhof ruht.

Im Lande der Cactus und Klapperschlangen, in Arizona, suchte ich vor einigen Jahren in Gemeinschaft mit sieben

Goldwäschern das Glück, ohne es zu finden. Sitte und Gewohnheit wollen es in jenem ehemals mexikanischen Territorium, daß man sich des Esels zum Reiten und auch als Saumthier bedient, und nicht allein üblich, sondern nothwendig im strengsten Sinne des Wortes war es damals noch, daß sich mehrere zum Schutz und Trutz verbanden und sich bis an die Zähne bewaffneten, denn Arizona war und ist theilweise noch die Domäne der Apache's, dieser wildesten, treulosesten, hinterlistigsten und grausamsten aller Indianer. Langsam zog unsere Karawane über Sandwüsten und graue Cactusfelder, mühselig erklommen wir die nackten Berge, und während wir mit unserem schlimmsten Feinde, dem qualvollen Durste, kämpften, mußten wir unausgesetzt auf dem Lugaus gegen die Indianer stehen, die dann und wann truppweise auf kleinen, zottigen Pferden am Horizont auftauchten, aber schnell wie Luftbilder wieder verschwanden. Täglich, stündlich mußte sich uns der Gedanke aufdrängen: es ist eine bare Unmöglichkeit für den einzelnen Mann, diese Gebirgswildniß zu durchziehen, an deren Grenze selbst der Kühnste zaghaft stehen blieb. Und doch hatte es Einer gewagt — war's Tollkühnheit oder Leichtsinn? oder gar Unkenntniß? — allein die Höhle des Löwen zu betreten, aber er hatte es mit dem Leben büßen müssen. Auf einer kleinen Ebene, die Cactus umsäumte, lag bei einem kaum erloschenen Lagerfeuer ein Mann scheinbar schlafend auf seiner rechten Seite, und geschlafen hatte er auch wohl, als ihm wegelagernde Apaches die beiden Pfeile in den Rücken schossen, die sich mit solcher Gewalt durch edle Organe des Körpers gebohrt hatten, daß ihre Spitzen auf der Brust sichtbar waren. Das war auch sein Glück, so starb er leicht und gut und entging grausamer, unmenschlicher Behandlung;

hatten doch die Barbaren selbst seinen Skalp nicht genommen. Ihnen galt es um die geringen Habseligkeiten, die sie auch fortgeschleppt hatten. Am Körper trug der Mann augenscheinlich nichts, denn er war nur mit einem wollenen Hemd und Hosen bekleidet, und da die Apaches von solchen Kleidungsstücken keinen Gebrauch machen, so ließen sie die Leiche unberührt. Werthlos für sie war auch ein Papierbündel unter den Effecten, den sie zerrissen und umhergestreut hatten. Wir bemühten uns wohl, einige Fetzen aufzulesen und zusammenzupassen, aber wir gaben die Versuche bald auf, denn die Schriftstücke waren für Fremde vollständig bedeutungslos. In dem Augenblicke, als unser Führer die Weisung gab: schaufelt ein Grab, fand einer das Fragment eines Briefes, das rasch mit Bemerkungen der Verwunderung von Hand zu Hand ging; die Schriftzüge waren so scharf, klar und eckig, daß sie Keiner zu enträthseln vermochte. Als das Papier in meine Hand kam, konnte ich die gewünschte Erklärung geben, denn darauf standen Worte aus meiner Muttersprache. Meine Bemühungen, das Fehlende aufzusuchen, blieben vergeblich, und aus dem Abriß mit seinen wenigen Zeilen konnte ich keine Schlüsse auf den Herkunftsort ziehen. In den Händen hielt ich nur den Schluß des Briefes, den ein „treuer Bruder Otto" unterzeichnet hatte. Wir hoffen, Dich bald in der Heimath als Goldonkel begrüßen zu können, und nun lebe wohl bis zum freudigen Wiedersehen; wir alle senden Dir viele tausend Grüße. Das waren die letzten Worte. Und nun senkten wir den, der in der Heimath als Goldonkel erwartet wurde, in das Grab, das sie geschaufelt hatten, während ich suchte und las. Da ruht nun — einer mehr auf der Liste der Vermißten — der namenlose Abenteurer, auf dessen Hügel wir

eine Pyramide aus Stein erbauten, damit die Wölfe nicht seinen Schlummer störten. Wir zogen weiter, noch an manchen Skeletten vorüber, und als wir enttäuscht und entmuthigt an der Nordgrenze anlangten, schlug ich mich allein nach dem Süden Colorados durch, wo ich mich für einige Zeit einem alten deutschen Jäger und Trapper anschloß.

Colorado ist ein Dorado für die Bergleute, aber einst war es auch ein solches für die Jäger und Trapper, die kühn in diese pfadlose, großartige Wildniß vordrangen und bis hinunter an den Rio Gila und den Rio Grande an allen Bächen, Flüssen, Seen ihre Fallen aufstellten und im Gebüsche dem Wild mit der Büchse im Anschlag auflauerten, wenn es in diesem wasserarmen Lande zur Tränke ging. Die Trapper, ich meine die Berufstrapper, sind in den Vereinigten Staaten im raschen Aussterben begriffen, wie die kleinen Pelzthiere, denen sie nachstellten, und auch der Jäger werden immer weniger. Sie gehörten schon der Vergangenheit an, wenn nicht die Jagd, wie das Spiel und das Suchen nach Gold, den Menschen in ihre Zauberkreise bannte, ihn nicht mit einem Reiz umstrickte, aus dem nur ein männliches Ringen befreit. Wer aber Jahre lang ihr Jünger war, der bleibt es auch, bis ihm der Tod die Büchse aus der Hand nimmt. Es ist ein entbehrungsreiches Leben, ein kümmerliches Durchschlagen, und trotz alledem und alledem, sie lassen nicht von ihrer Leidenschaft, diese alten verwetterten Berufsjäger. Einigermaßen erträglich leben sie da, wo die Hirsche, Rehe und Antilopen zahlreich sind, und das ist nur noch im fernen Westen, in den beiden großen Gebirgszügen, den Felsengebirgen und der Sierra Nevada mit ihrer nördlichen Fortsetzung der Cascadegebirge der Fall. Der Bedarf an Hirschfellen ist enorm, und die Vereinigten

Staaten bilden noch immer die hauptsächlichste Bezugsquelle für diesen Artikel. Gerbereien oder Handlungsfirmen schließen mit Berufsjägern Verträge ab, in welchen sie sich verpflichten, eine namhaft gemachte Anzahl Hirschhäute zu einem festgesetzten Preise entgegen zu nehmen. Diese Nimrode machen dann die Jagd auf Hirsche zu ihrer Specialität, doch da die eigentlichen Hirsche, die Elke, selten geworden sind, so werden auch die Häute der Rehe, die größer und schwerer sind, als die der deutschen Rehe und der Antilopen, unter der allgemeinen Bezeichnung Hirschhäute in den Handel gebracht. Solche Hirschjäger nun waren wir, mein Freund Konrad und ich, und einen Vertrag mit einer Gerberei hatten wir auch abgeschlossen. Weite Streifzüge mußten wir von unserer Hütte aus unternehmen, und manche Nacht schliefen wir beim Lagerfeuer auf der Mutter Erde, und je erfolgloser die Jagd war, desto weiter wanderten wir. So kamen wir auch eines Tages an eine Hütte, die — ein seltener Anblick in dieser Wildniß — von einem wohlgepflegten Gärtchen umgeben war, und der alte Mann, der drinnen beschaulich auf und ab ging, streckte grüßend die Hand über die Fenz, die Konrad kräftig schüttelte. Sie kannten sich, auch jener war ein Deutscher, der sich aber der „alten Welt", wie er unser Vaterland nannte, nicht mehr erinnern konnte, denn er war schon als kleines Kind nach Amerika gekommen, und bald nachher auf abenteuernde Pfade gerathen. Seinen Familiennamen hatte er entweder nie gewußt, oder er war in den langen, langen Jahren, die er als einsam wandernder Trapper im Westen gelebt, seinem Gedächtniß entfallen. Er hatte ja auch kein Bedürfniß nach einem Familiennamen, denn die Wenigen, mit welchen er verkehrte, nannten ihn Charles, und das genügte ihm und jenen, warum also über einen

Familiennamen grübeln? Wir wandten uns zum Gehen, als der Alte wie aus tiefem Nachsinnen auffuhr: wollte Dir auch noch sagen, Konrad, daß ich den plattdeutschen Bill lange nicht gesehen habe, er pflegte sonst doch regelmäßig bei mir vorzusprechen, seit ich nicht mehr über die Berge gehen kann. Nun, tröstete Konrad, unser Weg führt nicht weit von seiner Hütte vorbei, wir machen einen kleinen Umweg, möchte ich doch selber den alten Cumpan einmal wiedersehen.

An einer Bergseite, wie angeklebt, von einigen überhängenden Felsen geschützt, stand des plattdeutschen Bill's Hütte in der denkbar ödesten Umgebung. Es war eine typische Jägerhütte: einige rohe Fichtenstämme bilden die Pfosten, die mit einem Zweiggeflecht verbunden werden, und die auf solche Weise gebildeten Wände werden nach außen mit Rinde verkleidet. Auf dieselbe Weise wird das Dach hergestellt, das mit Steinen beschwert wird, wie die Dächer der Sennhütten. Halloh Bill! — keine Antwort. Bill, Bi—ll! Wir können auch geradewegs eintreten, meinte Konrad, wenn er nicht schläft, dann ist er auf der Jagd. Langsam öffnete er die Bretterthüre, die sich klagend in ihren rostigen Angeln drehte — Bill, da bist Du ja, Du alter Kerl, schläfst am hellen Tage! — Ja, Bill schlief auch, aber den ewigen Schlaf. Lang ausgestreckt, mit dem linken Arm unter dem Kopf, lag er auf Reisig und Thierhäuten, dem echten Jägerbett, die wollene Decke hoch hinauf über die Schultern gezogen. Er war gewiß sanft hinübergeschlummert. Die Büchse und das Jagdgeräthe hing ordnungsmäßig an der Wand, und von dem Küchengeräthe fehlte kein Stück; es besteht aus der Dreizahl: Bratpfanne, Theetopf und Tasse — alt und gichtbrüchig, wer wollte sich auch daran vergreifen?

Einen Hund hat der Jäger des Westens nicht, er haust allein, mutterseelen allein. Bill hatte sich wohl schon lange zur ewigen Ruhe gelegt, allein er war nicht verwest, sondern eingetrocknet wie eine Mumie, und daran war das Klima mit seiner Trockenheit schuld. Süd-Colorado ist ein Kurort für alle Fettsüchtigen, seine Luft ist so trocken und so außerordentlich sauerstoffreich, daß sie die Pulse heftiger schlagen macht, daß sie den Lebensprozeß rascher entspinnt und den Organismus in eine nervöse Aufregung versetzt. Katzen können in diesem Klima nicht leben, die Hunde sterben bald, und die Menschen altern schnell, weil sie nach dem volksthümlichen Ausdruck zu rasch leben. Neulingen in diesem eigenartigen Klima mag es passiren, daß sie in vier Wochen fünfundzwanzig Pfund von ihrem Gewicht verlieren, und wenn sie nervös von Haus aus sind, thun sie besser, nach diesem Gewichtsverlust ihren Wanderstab weiter zu setzen. Einer kurzen Periode kraftvollster Thätigkeit folgt eine Abspannung, die erst im Tode auszuklingen pflegt. Magere, klapperdürre Menschen sind's, an denen nichts zu verwesen ist; sie werden zur Mumie wie Bill, dem wir mit einer alten Axt, die über seinem Feuerherd hing, mitten in der Hütte, so gut es gehen wollte, ein seichtes Grab bereiteten. Da hinein legten wir ihn mitsammt seiner geringen Habe, dann deckten wir ihn gut zu mit Erde und einem Haufen Steine. Es ist eine großartige, schweigsame Wildniß, in der er ruht, vom Markte des Lebens dringt kein Geräusch zur morschen Hütte hinauf. Wie er wohl hieß, Konrad? Ja, wer das wüßte, er war der plattdeutsche Bill.

Und manches Grab, so einsam wie dieses, habe ich in der westlichen Wildniß gesehen. Nicht immer lagen hier Jäger gebettet, es giebt auch Menschenfeinde, die die Stätten

der Cultur fliehen, um in der Einsamkeit in einer selbstgebauten Hütte oder Höhle ihre Tage zu beschließen. Vielleicht daß sie begraben werden, vielleicht auch nicht, aber auf alle Fälle gehören sie zu den Vermißten. In Californien, tief in der Sierra Nevada, wohnt ein Deutscher, nun alt und gebeugt. Er geht so nackt wie Adam, daher ihm auch die Sonne die Haut so kupferroth brennen konnte. Ihm ist jedes Menschenantlitz verhaßt, und noch keine Schmeichelei hat ihn bewogen, seinen Namen zu nennen. Wer ihn begräbt, begräbt einen längst Verschollenen. Wie viele Vermißte hier wohl ruhen? habe ich mich oft gefragt, als ich die Emigrantenstraße zog, die von Missouri westwärts über Prairien, Berge und Wüsten zieht und sich im Mormonenlande gabelt: nach Oregon und Californien hin. Auf dieser unendlich langen Linie stehen die Gräber häufiger als Meilensteine, und keins derselben trägt ein Kreuz, auf dem geschrieben steht, wer da müde wurde auf der langen Wanderung.

Als das Goldfieber ausbrach, da sammelten sich am Missouri, dem Grenzflusse der Civilisation, viele Tausende Abenteurer und gruppirten sich in Karawanen. Sie hatten sich nie zuvor gesehen, sie fragten sich nicht nach ihren Namen, und in Californien flatterten sie aus einander wie ein Zug Schwalben, der den Frühling bringt. Wie die Cholera den Mekkapilgern, so folgte ihren Karawanen der Würgeengel Ruhr, und seine Ernte ruht unter den zahllosen Steinhügeln, die, wie es Brauch ist in der Wildniß, über den hastig ausgeschaufelten Gräbern aufgehäuft wurden. Da wurde keine Thräne geweint, kein Segen gesprochen — fort! fort! laßt den Unbekannten ruhen, fort! damit wir noch vor Wintersanfang über die Sierra kommen. Wohl kühlte sich

das Goldfieber ab, aber Emigrantenzüge, wenn auch aus weniger Köpfen bestehend, bewegten sich ohne Unterlaß über die alte Straße, die eigentlich keine Straße ist, sondern es folgte nur einer des anderen Spuren, bis die Locomotive auf den Pacificbahnen pfiff. Und noch heute ist nicht alles Leben auf ihr erstorben, denn sie wird noch bereist von den Farmern, die mit Hab und Gut westwärts ziehen, und ihnen schließt sich mancher arme Wanderer an. So vermehrt sich auch noch jedes Jahr die Zahl der Gräber, und wenn wir auch die Namen der Schläfer nicht kennen — viele Deutsche sind gewiß darunter. In Nevada stießen wir auf einen kleinen Friedhof, mitten in einer öden Alkaliwüste. Jedes Grab war primitiv eingefriedigt, eine Sorgfalt, die uns auffallen mußte. Stand einst ein Dorf in der Nähe, begrub es hier seine Todten? Wir hörten später die Antwort: in einem großen Emigrantenzuge würgte der Tod so grausam, daß ein längerer Halt gemacht werden mußte, um seine Opfer zu begraben und den vielen Kranken eine Erholung zu gönnen. Alle Nationalitäten liegen da bunt durcheinander, aber die Mehrzahl sollen Deutsche gewesen sein. Aber ihre Namen, wer wußte die? — Auf der Emigrantenstraße nach Oregon, da, wo sie sich durch's südliche Idaho zieht, zeigte der Saumthiertreiber, der an meiner Seite ritt, in eine kleine Thalschlucht: dort wo die Rudera von Wagen liegen, sind vor zwei Jahren sechs Landsleute von Ihnen von einem fürchterlichen Schneesturme überrascht worden. Sie suchten Schutz in dem Thälchen, die Armen, aber wo findet man Schutz vor den Schneestürmen, wie sie hier zu rasen pflegen? Was sie geduldet und gelitten — kein Sterblicher vermag's zu sagen. Als der Frühling ins Land zog, da hob er das weiße Bahrtuch von ihren Gebeinen, um — sie den Wölfen

und Raben preiszugeben. Was die Gefräßigen übrig ließen — Sie können's dort sehen: einige Knochenreste, die kein Mensch der Mühe werth fand, zu begraben. Und wo kamen die Unglücklichen her? wo wollten sie hin? Hat Niemand nach ihnen geforscht? Welche Namen trugen sie? Das alles weiß nur Gott, antwortete trocken der Saumthiermann. Wie vielgestaltig ist doch das Schicksal der Vermißten gewesen, wie riesengroß ist ihre Liste! Aber nicht um alle wird geweint, vielleicht nur um die Wenigsten, denn manche schieden in bitterm Groll von der Heimath, viele sind nie warm geliebt worden: man sah sie gleichgültig fortziehen, andere hatten alle verloren, die ihren Herzen nahe standen, und von manchen wird aus triftigen Gründen gesagt: es ist gut, daß sie todt sind. Uebrig bleibt aber doch noch eine stattliche Minderzahl, um die Bäche von Thränen fließen, um die treue Herzen trauern, bis man auch sie zur Wohnung des Friedens trägt. Vermißt, aber nicht todt, beweint und noch lebensfroh — kann das möglich sein? Gewiß, gewiß, denn sieh, lieb Mütterchen: dein Karl ist dir vielleicht nur entfremdet worden, im ruhelosen Schaffen und Wagen der neuen Welt verblaßte die Erinnerung an deine Liebe, die ihm aber noch tief verborgen im Herzen schlummert, der glühenden Kohle gleich, die die Asche deckt und des Windstoßes harrt, der sie zur hellen Flamme auflodern läßt. Windstöße für das Herz aber sind gewaltige Gemüthsbewegungen, und je urplötzlicher sie kommen, je gewaltiger packen sie, je heißer ist die Gluth, die sie anfachen. Unter anderm Guten glüht dann auch die Kindesliebe wieder auf, und dann schreibt dir auch dein Karl wieder einen warmen, herzlichen Brief. Aber ohne einen solchen Sturm auf's Herz — Mütterchen, da harrst du vergeblich! Es ist leider wahr,

sie sind selten, diese Stürme, aber manchmal kommen sie doch, und von wannen sie kommen können, das möge dir dieses kleine Erlebniß zeigen. Hoch in der Sierra Nevada stand ein einsames Haus, von dem man hinunterblicken konnte auf ein kleines Minenstädtchen, aus dreißig Häusern bestehend, die der Schnee halb vergraben hatte. Links und rechts, gradaus und rückwärts, wohin nur das Auge blickte, in dem Thale und auf den Bergen — überall leuchteten fahle gewaltige Schneemassen. Dunkle Wolken zogen am Firmament, und wenn sie dem Mond ein Thor öffneten, dann übergoß er für Augenblicke die öde starre Winterlandschaft mit geisterbleichem Licht. Eine Gruppe hochragender Zuckerfichten bildete den finstern Hintergrund des Hauses, und wenn aus den Bergen ein eisiger Windstoß hervorbrach, schüttelte er an ihrem weißen Baldachin, und dann kräuselte gelegentlich eine Schneeflocke den Schornstein hinunter in den Kamin, wo sie aufqualmte und zischte, als neide sie den vier Männern im kleinen Gemach die wohlthätige Wärme des flackernden Feuers, das um einige Fichtenblöcke nagte. Warum die vier das nicht beachteten? warum war es so still in dem Zimmerchen, als ob ein Engel durch seinen Raum ging? Es ging ja auch ein Engel durch seinen Raum, der Engel der Erinnerung. Die da saßen, das waren deutsche Männer, die nicht vergessen hatten, daß es der vierundzwanzigste December war, der heilige Abend, wo im fernen Vaterlande das Weihnachtsglöckchen klingt. Ein Tannenbäumchen hatten sie in die rohe Tischplatte gesteckt und die grünen Aeste mit Aepfeln, Nüssen, Tand und Lichtern geschmückt. Da stand er nun, der strahlende Kerzenbaum, und wie er leuchtete und wie er duftete, da zog die Erinnerung herauf an die goldene, glückliche Jugendzeit, da

zog sie an unseren geistigen Augen vorüber mit all ihrer Freude und Seligkeit. Kleinod der Deutschen, dein Name ist Erinnerung an die Weihnachtszeit! Mag auch der Deutsche in der Fremde alles vergessen, was ihn an die Heimath kettet, der frohen Kinderjahre Weihnachtsabende, das glaubt mir nur, die vergißt er nicht. So süß auch die Nachtigal singt, so tönt ihr Gesang ins Herz nicht ein, als wenn das Weihnachtsglöckchen klingt und du mußt ferne sein, — so mächtig regt sich die Sehnsucht nie, als wenn das Lichterbäumchen strahlt und du, ein fremd Gesicht, bei Seite treten mußt. Da kann auch der im Sturme des Lebens gehärtete Mann weich werden, da verzeiht er in Gedanken denen, die er einst grollend verließ, und wenn er seine Gedanken rückwärts schweifen läßt, dann klammert er sich nur an die freundlichen Bilder seiner Jugend, die trüben versenkt er gerne in Lethe's Strom. Wer mag noch leben von denen, die sich einst mit dir gefreut? Ob das Vaterhaus noch aussieht wie ehemals? Ob in seinem besten Zimmer heute wie einst ein Kerzenbäumchen duftet? und von welchen glücklichen Kindern es wohl umjubelt werden mag? Wie wir so saßen und wie wir so sannen, da fing einer an zu singen, leise, aber so seelenvoll, als wolle er sein ganzes Empfinden in die Worte legen, das alte Volkslied, das uns Rückert in verbesserter Form hinterlassen, und das wie kein zweites unseres Liederschatzes ein sehnsuchtsvolles, schwermüthiges Heimweh athmet:

Aus der Jugendzeit, aus der Jugendze
Klingt ein Lied mir immerdar;
O wie liegt so weit, o wie liegt so weit,
Was mein einst war.

Was die Schwalbe sang, was die Schwalbe sang,
Die den Herbst und Frühling bringt,
Ob das Dorf entlang, ob das Dorf entlang
Das jetzt noch klingt?

Da wurde ein Stuhl gerückt und Charles machte sich mit dem Feuer zu schaffen, aber er kehrte nicht mehr zu seinem Sitze zurück, sondern blickte starr in die Flammen, als beobachte er ihr Züngeln und Aufleuchten, ihr Qualmen und Nagen. Aber der Sänger fuhr fort, doch als er an den Vers kam:

O, Du Heimathflur, o Du Heimathflur,
Laß zu Deinem heiligen Raum
Mich noch einmal nur, mich noch einmal nur
Entfliehn im Traum!

da wurde er, der ein ehemaliger preußischer Ulanenofficier war und viele Hoffnungen hatte einsargen müssen, so bewegt, daß seine Stimme fast zitterte, und noch ein anderer wurde bewegt, das war Charles, der begann in dem Schubkasten des Ecktischchens zu kramen. Dort lag Papier und Schreibzeug, und nachdem er sich eine halbe Talgkerze angezündet, begann er sich zum Schreiben zu rüsten. Doch wie das nur kam: flackerte das Licht zu sehr, oder belästigte ihn der Rauch — seine Augen begannen zu schmerzen und immer und immer wieder mußte er mit der flachen Hand über die Wimpern fahren. Er hat doch sonst nie über schwache Augen geklagt, und nun werden sie schon angegriffen, wenn er kaum auf das weiße Papier blickt. Doch endlich fließen ihm die Buchstaben glatt aus der Feder, er schreibt rasch und ohne abzusetzen, trotzdem er's lange nicht geübt hat, aber das Herz war am Ueberschäumen, die Gefühle drängten sich ihm in die schreibende Hand. So, sagte er

mit einem tiefen Seufzer und legte die Feder aus der Hand, so, — da werden meine Alten Augen machen: nach sechs Jahren wieder der erste Brief. — Charles! Charles! wie konntest du so lange zaudern, du, der du Vater und Mutter liebst? — Wie ihr sprecht! es wickelte sich bei mir alles so glatt ab, daß ich nichts zu schreiben wußte. — So, so, also da sollen nur erschütternde Ereignisse die Veranlassung zu Briefen an die Eltern werden! Aber an leichten Entschuldigungen fehlt es nie. So kenne ich einen Farmer, der zwar keine Eltern, aber noch Geschwister in Deutschland hat, die seiner in Liebe gedenken, welchen er aber nur alle sieben Jahre einmal schreibt — „grundsätzlich", wie er aus voller Brust zu betonen pflegt. Warum denn grundsätzlich, mein Lieber? Je nun — man weiß — manchmal — well — ich seh nicht ein — well, ich halt's für besser so, schon weil die Freude größer ist, wenn sie nach sieben Jahre langem Warten hören, ich lebe noch.

Diese Läßigen — so lange sie leben, darf auf sie gehofft werden, nur der versiegelte Mund der Todten öffnet sich nicht mehr zur zweifellösenden Kunde. Und die Gräber, in die man die namenlosen Deutschen bettet, der Ocean, der die Todten nicht zurückgiebt, das sind die Stätten, wo die Vermißten bleiben.

Alphabetisches Sachregister.

Abführmittel als Reisebedarf, 29, 58, 63.
Adelaide, 212.
Aden, 201, 202.
Aderlaß, ein veraltetes Mittel, 178.
Aepfel, gekochte für die Wildniß, 245.
Afrika; die Reiseausrüstung, 215.
Agra, 209.
Albany, 114, 132.
Albuquerque, 135.
Alexandrien, 191, 201, 202, 211.
Algen, ihre Präservirung, 324.
Aligatorbirne, als Genußmittel unter den Tropen, 183.
Allahabad, 209.
Alleghanygebirge, 127.
Altoona, 130.
Amur, 232.
Ananas als Genußmittel unter den Tropen, 182.
Anchor Line (englisch-ostindische Dampferlinie), 210.
Anmeldescheine für Passagiergepäck in den nordamerikanischen Häfen, 78.
Anzug, schwarzer, nicht nothwendig auf der Seereise, 32.
Apachepaß, 134.
Appetit, seine Zügelung unter den Tropen, 178.
Arabien, 213.
Arizona, 131, 134.
Arnicatinctur für Fußwunden, 305.
Astrachan, 232.
Aspinwall, 148, 163, 181.
Atchison-Topeka- und Santa Fe-Bahn, 135.
Atlanta, 129, 130.
Auckland, 212.
Ausschlagen der Pferde zu verhindern, 300.
Ausrüstung für die Seereise, 22.
Australien, 202, 212.

Backschisch, seine Wichtigkeit im Orient, 17.
Badeanzug für die Seereise, 72.
Bäder in den Gasthöfen Nord-Amerikas, 89.
Bad, warmes, während der Seereise, 50.
Baltimore, 129, 130, 135.
Bambusstühle auf der Reise im indischen Ozean, 204.
Bananablätter als Mittel gegen die Bisse von Ungeziefer, 291.
Bangkok, 208.

Barbierstuben in den Gasthöfen Nord-Amerikas, 90.
Barroom in den Gasthöfen Nord-Amerikas, 83, 90.
Batavia, 202.
Baton Rouge, 129.
Beköstigung auf den nordamerikanischen Bahnen, 103.
Beköstigung auf den nordamerikanischen Dampfbooten, 116.
Benares, 209.
Bergseen der Sierra Nevada, 131.
Beschlagnahme, zollamtliche, in Nord-Amerika, 79.
Betlehem, 130.
Bettgestelle in den Emigrantenwagen, 112.
Billardzimmer der nordamerikanischen Gasthöfe, 90.
Billings, 133.
Bittersalz als Abführmittel für die Seereise, 64.
Blasen an den Füßen zu verhüten, 304.
Blaufeuer als Scheuchemittel wilder Thiere, 301.
Blousentaille als Reisekleidungsstück, 69.
Blutegel, ihre Vertreibung, 297.
Boardinghäuser in Nord-Amerika, 93.
Bombay, 202, 209, 210.
Bonbons für die Wildniß 246.
Brainerd, 133.
Bratpfanne für die Wildniß, 270.
Brennmaterial in der Wildniß, 265.
Brennesseln als Nahrungsmittel, 285.
Briefwechsel mit Freunden und Angehörigen, 193.
Brindisi, 202. 211.
British-India Steam-Navigation-Co., 209.
Brod, seine Zubereitung in der Wildniß, 272. 274.
Buffalo, 130.
Buggy der nordamerikanischen Leihställe, 108.
Burmah, 217.

Cadeoel als Schutzmittel gegen Insecten, 298.
Cairo, 129, 130, 211.
Cajütenpassagiere, 22, 30, 80.
Calcutta, 202, 209.
Californien, 110, 112, 116.
Cama als Nahrungsmittel in der Wildniß, 285.
Canalboote in Nord-Amerika, 94.
Canton, 207.
Capitänsbrücke auf den Dampfern, 49.
Cap St. Lucas, 150.
Cave City, 135.
Cawnpore, 209.
Cedronnuß als Mittel gegen den Schlangenbiß, 291.
Central-Pacificbahn, 110.
Ceylon, 191, 208, 209, 217.
Champagner als Genußmittel während der Seekrankheit, 61.
Champlainsee, 130.
Charlotte, 129, 130.
Chemidans (russische Handtaschen), 228.
Chemikalien zum Präserviren von Thieren, 311.
Cheyenne, 131.
Chicago, 129, 130, 132.
China, 191, 201, 213.
Chinesen als Mitreisende, 189.

Chininpillen als Ausrüstungsgegenstand, 162.
Chirimoya als Genußmittel unter den Tropen, 184.
Chokolade, 179, 245.
Cigarren, ihre Verwahrung auf der Seereise, 28.
Cincinnati, 130.
Ciruela, 184.
Circularwechsel, 6.
Citronensaft zur Verbesserung des Trinkwassers in heißen Ländern, 186.
Cliquen unter der Seereisegesellschaft, 50.
Colombo, 202, 208, 209.
Columbia, 116, 131. 133.
Compagnie Messageries Maritimes, 201, 207.
Comptoir der nordamerikanischen Gasthöfe, 87.
Concord, 130.
Constantinopel, 211.
Consuln, ihr erwünschter Rath, 19.
Consulate, deutsche, auf der Weltumsegelungstour, 197.
Copra, die Giftschlange, 287.
Crawfordhouse, 130.
Creditbriefe, 5, 192.
Currysauce, ihre Gebräuchlichkeit aber auch Schädlichkeit 177, 206.
Cursbücher als Ausrüstungsgegenstand, 5.
Custard apple, 184.

Damenkleider für die Reise, 69.
Dampfer der verschiedenen Nationalitäten, 36, 37.
Dampfboote, nordamerikanische, 114.
Danville, 130.
Decksteward auf den Dampfern, 31.
Delhi, 209.
Denver, 131.
Detroit, 129.
Diätfehler, Warnung vor denselben, 21.
Diener in Indien, 209.
Dhulie (Beförderungsmittel in Indien), 239.
Diningcars der nordamerikanischen Bahnen, 105, 110.
Dogwatches auf den Dampfern, 47.
Drawingrooms der nordamerikanischen Bahnen, 98.
Droschken, chinesische, 237.
Droschken, indische, 238.
Droschken, nordamerikanische, 82.
Dubuque, 132.
Durchfall auf der Seereise, seine Heilung, 30.
Dysenterie in warmen Ländern, ihre Behandlung, 170.

Egypten, 191, 201.
Eigenthumsverluste in Schlafwagen, 141.
Einfangen von Reit- und Zugthieren, 301.
Einkäufe, ihre Besorgung ohne Vermittelung, 19.
Eisenbahn-Unfallstatistik, nordamerikanische, 94.
Eisenbahnwagen, nordamerikanische 95.
Eisrahm, seine Schädlichkeit in Tropenländern, 180.
Eiswasser, seine Schädlichkeit in Tropenländern, 180.
Elefant, seine Verwendung als Reitthier, 217.

Emigrantenwagen, nordamerikanische, 97, 112.
Emigrantenzüge, nordamerikanische, 110.
Entscheidungen der höchsten Gerichtshöfe, 136.
Erpressungssystem von Zollbeamten, 17.
Ersatzpflicht der nordamerikanischen Gasthofbesitzer, 91.
Esel für die Reise in die Wildniß, 253.
Essenzen, aromatische, für die Seekrankheit, 63.
Eßgeschirre auf der Seereise, 31, 43.
Evansville, 130.
Expreßcompagnien, nordamerikanische, 107.
Expreßwagen, nordamerikanische, 109.
Extra-Accommodation auf den englischen Dampfern 44.

Fabyanhouse, 130.
Fährboot, seine Anfertigung, 268.
Fahrgeld der Reise um die Welt, 189.
Fahrkarten für die nordamerikanischen Eisenbahnwagen, 99.
Fahrkarten für die nordamerikanischen Dampfboote, 116.
Fahrpreise der nordamerikanischen Palastwagen, 98.
Farren als Nahrungsmittel in der Wildniß, 285.
Feige als Genußmittel unter den Tropen, 184.
Feldstuhl, seine Verwendung auf den Dampfern, 30, 55.
Feuer, das Anzünden und Unterhalten in der Wildniß, 275.
Feuerzeug für die Wildniß, 277.
Fidschi-Inseln, 212.
Filet; Unterkleider aus demselben, 27.
Filtrirbecher für die Wildniß, 261.
Fische, ihr Fang in der Wildniß, 281.
Fische, ihre Präservirung, 314.
Fische, ihre Zubereitung in der Wildniß, 272.
Flanell, dessen Verwendung zu Unterkleidern, 27, 69, 150.
Flechten, ihre Aufbewahrung und Versendung, 327.
Fleisch in der Wildniß zu trocknen, 279,
Flöhe, ihre Vertreibung, 299.
Fracht, freie, auf den Dampfern, 32.
Freigepäck auf den nordamerikanischen Eisenbahnen, 106.
Freigepäck auf den nordamerikanischen Eilwagen, 123.
Frösche, ihr Fang in der Wildniß, 281.
Führer in halbcivilisirten Ländern, 19.
Fußbekleidung für die sibirische Postreise, 229.
Fußreise durch die Wildniß, 240.

Gallenfieber unter den Tropen, seine Behandlung, 182.
Gamaschen für die Wildniß, 286.
Gasthöfe, wie man sie erfragen soll, 4.
Gasthöfe der verschiedenen Rangstufen, 83.
Gasthöfe, nordamerikanische, nach europäischem Plan, 87.
Geldbörsen, ihre Aufbewahrung, 11.

Geldgurten, ihre Anfertigung und Verwendung, 10.
Gefahren der Dampfbootreisen in Nord-Amerika, 119.
Georgesee, 130.
Gepäck für die Weltumsegelung, 193.
Gepäckmeister der nordamerikanischen Bahnen, 107.
Gepäckstücke für die Seereise, ihre Packung und Adressirung, 32.
Gepäckuntersuchung, zollamtliche, in Nord-Amerika, 78.
Gesellschaftsspiele während der Seereise, 49.
Gesundheitsbeamte, nordamerikan., 77.
Getränke, geistige, ihre Schädlichkeit, 29, 62, 179.
Getränke, kohlensaure, ihr Genuß unter den Tropen 180.
Getreide-Elevators in Chicago, 127.
Gewürze, ihr vorsichtiger Genuß unter den Tropen ist nothwendig, 179.
Geyser, californische, 131.
Gibraltar, 201.
Giftschlangen, ihre Angriffsweise, 289.
Glacéhandschuhe, ihre Verwahrung auf der Seereise, 28.
Glaubersalz als Vorbeugungsmittel gegen Leberleiden, 170.
Glenhouse, 130.
Goldmünzen, ihre Verwendbarkeit auf der Reise, 9.
Gordonsville, 130.
Gorhain, 130.
Goschen, 130.
Granada china, als Genußmittel unter den Tropen, 185.
Granatäpfel als Genußmittel unter den Tropen, 185.
Grandhotel in Panama, 163.
Griechenland, 211.
Guaco als Mittel gegen Schlangenbisse, 291.
Guamuchil als Genußmittel unter den Tropen, 185.
Guayava als Genußmittel unter den Tropen, 184.
Gültigkeitsdauer der nordamerik. Fahrkarten, 136.
Gummibaum, blauer australischer, 174.
Gummisäcke als Zelte, 303.
Gürtel gegen die Seekrankheit, 63.

Hafermehl, Proviant für die Wildniß, 273.
Halbstiefel aus Leinewand, empfehlenswerth für die Tropenländer, 156.
Hall Line (englische Dampferlinie), 210.
Hamburger Dampferlinie, 31.
Hammelfett als Mittel gegen Mosquitos, 297.
Handkoffer, wie er verfertigt sein soll, 31, 55.
Handtasche, wie sie beschaffen und verwahrt werden soll, 15, 75, 76.
Handtuch als Reiseausrüstung für Zwischendeckspassagiere, 43.
Hankow, 198.
Hartford, 130.
Harpers Ferry, 135.
Hausirer in den nordamerikanischen Bahnwagen, 111.
Hauptmann (Führer) der Wagenkarawanen, 250.
Hautkrankheiten der Thiere, ihre Behandlung, 297.

Hemden, wie ihre Beschaffenheit u. Reinigung empfehlenswerth ist, 14.
Himbeerblätter als Ersatz für Tabak, 286.
Himbeeressig als Genußmittel unter den Tropen, 186.
Hiogo, 198.
Holt Line (englische Dampferlinie), 202.
Hongkong, 189, 196, 200, 201, 202, 207.
Honigjagd in der Wildniß, 282.
Honolulu, 134, 212.
Hosenträger sind unpraktisch unter den Tropen, 158.
Hotelcars auf den nordamerikan. Bahnen, 105.
Hudson, 114, 127, 132.
Hudsonsbay-Gesellschaft, 221, 244.
Hufbeschlag für die Reise in die Wildniß, 256.
Hühner als Mittel gegen Schlangenbisse, 292.
Hunde als Zugthiere, 221.
Hundeschlitten, 221, 225.
Huntington, 130.

Indien, 191, 213, 217.
Indigo als Mittel gegen Schlangenbisse, 293.
Industrien, nordamerikanische, 127.
Ingwer als Stärkungsmittel in der Wildniß, 245.
Jinrikischa, das japanesische Transportmittel, 233.
Insecten aus den Ohren zu entfernen, 294.
Insecten zu präserviren und zu versenden, 317.
Jamesriver, 130.
Japan, 191, 202.
Java, 191, 203, 208.
Jeypoor, 209.

Kaffee, als Genußmittel unter den Tropen, 179.
Kali, bromsaures, als Mittel gegen die Seekrankheit (irrthümlich als Potasche angegeben), 65.
Kameel als Reit- und Lastthier, 213.
Kameelsattel, 214.
Kanawhafalls, 130, 135.
Kandy, 208.
Kansascity, 131.
Karlsbader Wasser und Salz, als Mittel gegen Leberleiden, 167, 170.
Karren, chinesische, 199.
Kibitka, russische Postschlitten, 231.
Kienspan als Ausrüstungsgegenstand für die Wildniß, 306.
Kioto, 198.
Kirchen, nordamerikanische, 126.
Klapperschlangen, ihre Gefährlichkeit und Angriffsweise, 288.
Kleiderausrüstung, 14, 194.
Kleinasien, 211.
Kleingeld, der tägliche Bedarf in Vorrath zu halten, 11.
Kochgeschirr für die Wildniß, 259.
Koffer, 15, 71.
Kohlenpulver als Mittel gegen Magensäure, 164.
Kolik der Pferde und Maulthiere, 295.
Kölnisches Wasser als Mittel gegen die Seekrankheit, 63.

Kopfbedeckung (aus einem Taschentuch) für Damen, 77.
Kopfbedeckung für die Tropenländer, 155.
Korallenschlange, die Behandlung ihres Bisses, 291.
Korkhüte für die Tropenländer, 155.
Korksohlen für Fußreisen, 156.
Kreidemarke um die Stiefel bei Beginn der Seereise, 47.
Kreuzen von Flüssen, 250, 266.
Kuli als Zugkraft, 233.

Ladung der Wagen für die Reise in die Wildniß, 248.
Lagerplatz in der Wildniß, 260, 264, 304.
Landungshafen, 4, 75.
Länge- und Breitegrade, 50.
Lappland, 219.
Läuse, ihre Vertreibung, 299.
Leberleiden, ihre Behandlung, 164, 169.
Lebermoos aufzubewahren, 329.
Leihställe, nordamerikanische, 108.
Leitthiere der Karawanen, 258.
Lesezimmer der nordamerikanischen Gasthöfe, 90.
Limonade als Genußmittel während der Seekrankheit, 61.
Linsenmehl als Proviant für die Wildniß, 274.
Lloyd, norddeutscher, 31.
Lloyd, österreichischer, 202, 210.
Long Island Sund, 114.
Lorbeeroel als Mittel gegen Insecten, 298.
Louisville, 135.
Löwenzahnthee als Mittel gegen Leberleiden, 167.
Lucknow, 209.
Luftveränderung für Fieberkranke, 176.
Lynchburg, 129, 130.

Madras, 209.
Mahlzeiten auf dem atlantischen Ocean, 43.
Mahlzeiten auf dem indischen Ocean, 205.
Maismehl als Proviant für die Wildniß, 272.
Malacca, 208.
Malaria, ihre Behandlung, 169.
Malta, 201.
Mamuthhöhle in Californien, 131.
Mamuthhöhle in Kentucky, 135.
Managers der nordamerikanischen Gasthöfe, 87.
Mango als Genußmittel unter den Tropen, 184.
Manila, 208.
Marseille, 202, 211.
Maschinenraum der Dampfer, 49.
Mauer, große chinesische, 200.
Maulthiersänfte, chinesische, 199.
Maulthiere zur Reise in die Wildniß, 251, 252, 255.
Mauritius, 202.
Melbourne, 212.
Melonen als Genußmittel unter den Tropen, 182.
Memphis, 129, 130.
Milwaukee, 132.
Mineralwässer als Genußmittel unter den Tropen, 180.
Mississippi, 114, 117, 129, 130.
Mitsu Bischi (japanische Dampferlinie), 198.
Mütze für die Seereise sehr empfehlenswerth, 23.

Mobile, 129, 130.
Mocassins zur Reise im Norden, 306.
Molkereien im Staate Newyork, 127.
Montgomery, 129, 130.
Montreal, 130.
Monumente, nordamerikan., 126.
Moose zu präserviren, 328.
Mosquitobisse, Vorbeugung und Behandlung, 293.
Mosquitonetz, 159.
Mosquitos, 230, 298.
Moulmein, 208.
Muscheln zu präserviren, 315.

Nachtlager in der Wildniß, 249.
Nagasaki, 198.
Nahrungsmittel, ihre Beschaffung und Bewahrung in der Wildniß, 278.
Natchez, 129, 130.
Natron, bromsaures, als Mittel gegen die Seekrankheit, 65.
Natron, doppelt kohlensaures, dessen Verwendung unter den Tropen, 167, 179.
Neapel, 191, 202, 211.
Necessaire als Ausrüstungsgegenstand für Damen, 75.
New-Haven, 130.
New-Mexico, 131, 135.
New-Orleans 129, 130.
New-York, 78, 114, 126, 129, 130, 132, 135.
Niagarafälle, 128, 129, 130, 132.
Nord-Afrika, 213.
Nord-Pacificbahn, 113, 131,
Nord-Sibirien, 219.
Norfolk, 130.

Oberkleider für die Seereise, 23.
Oberkleider für die Wildniß, 243.
Obst, frisches, für die Seereise, 28.
Obst, gekochtes, als Speise während der Seekrankheit, 61.
Obersteward auf den atlantischen Dampfern, 36, 46.
Occidental- u. Oriental-Co. (englische Dampferlinie), 195.
Ochsen als Zugthiere in der Wildniß, 247.
Ochsengalle, ein Abführmittel, 64.
Ochsengalle, ein Ersatzmittel für Seife, 302.
Ogden, 110, 112, 131.
Ohio, 130.
Omaha, 110, 111, 112.
Omnibusse, nordamerikanische, 81, 108.
Opiumtinktur, ein Verstopfungsmittel, 30, 63.
Orangen als Genußmittel unter den Tropen, 162, 185.
Oregon, 131.
Oregon-Californiabahn, 133.
Osaka, 198.

Pacific Mail Company (amerikanische Dampferlinie), 195, 207, 212.
Packträgerlöhne, 13.
Palankin (indisches Transportmittel), 237.
Palastwagen, Pullmann'sche, 97, 106, 110.
Palästina, 211.
Pajamas (chinesischer Anzug), 204.
Panama, 148, 160, 163, 180.
Panamafieber, Vorbeugungs- u. Bekämpfungsmittel, 160.
Pantoffeln sind empfehlenswerth für die Seereise, 23.
Papiergeld, in Fremdländern schwer zu verwerthen, 8.

Parlors der nordamerikanischen Gasthöfe, 86, 90.
Paß, dessen Nothwendigkeit, 7, 192.
Passatwinde, 191.
Peking, 199, 200.
Pelzkleider aus Schafs- und Kaninchenfellen, 229.
Pelzkleider für die Hundeschlittenreise, 225.
Pelzkleider für die sibirische Postkutschenreise 230.
Pemmican, ein Nahrungsmittel im hohen Norden, 279.
Penang, 201, 208.
Peninsular- u. Oriental Steam Navigation Co. (engl. Dampferlinie) 201, 207.
Pepsin als Abführmittel auf der Seereise, 64.
Persien, 213.
Petroleumöfen in der Wildniß, 271.
Pfannkuchen in der Wildniß zu backen, 271.
Pfeffer und Pfeffermünze als Ersatz für Kaffee und Thee, 286.
Pfeife, ihr Gebrauch auf dem Dampfer, 28.
Pfeifensignale der nordamerikanischen Locomotiven, 103.
Pflanzenetiquette, 320.
Pflanzenpresse, 319.
Pflanzensammeln; die Ausrüstung, 318.
Pflanzentrocknen; das Einlegen, 321.
Pflanzentrocknen zwischen Sand, 323.
Pflanzentrocknen zwischen Zinkplatten, 323.
Philadelphia, 129, 130, 135.
Pickels als Speise während der Seekrankheit, 61.
Pilze zu präserviren, 328.
Pitahaya als Genußmittel unter den Tropen, 185.
Pittsburgh, 130.
Platane als Genußmittel unter den Tropen, 181.
Podophyllin, ein Mittel zum Abführen und gegen Leberleiden, 64.
Pointe de Galle, 201, 202, 203, 208.
Port Hudson, 129.
Portland in Oregon, 116, 131, 133.
Port Said, 201, 202.
Postanweisungen, internationale, 7.
Postkutschen, sibirische (Tarantaß), 227.
Postmeister, russische, 231.
Postpaß, russischer, 227.
Posträuber, californische, 124.
Postschlitten, sibirische (Kibitka), 227.
Präserviren von Thieren, 310.
Profilehouse, 130.
Propellors der Dampfer, 116.
Prozesse gegen Transportgesellschaften, 135.
Prozesse wegen Zeitverlust, 145.
Pueblo-Indianer, 135.
Pursers, Klageerhebung bei denselben, 51.

Quarantäne, ihre Kosten fallen den Passagieren zur Last, 147.
Quebeck, 130.

Rangoon, 208.
Rauchkabinette der Dampfer, 50.
Rauchzimmer der nordamerik. Gasthöfe, 90.

Recht der Reisenden auf Schutz, 140.
Regenschirm als Ausrüstungsstück für Damen, 74.
Reisegeld, 8.
Reisegesellschaft auf dem Mississippi, 118.
Reisegesellschaften, ihre Vortheile, 16.
Reisehandbuch von Osgood und Appleton, 125.
Reisekleider, verschiedene Rathschläge, 14.
Reisekleider für die Tropenländer, 149.
Reisetornister für die Wildniß, 240.
Reisevorbereitungen für den nordamerikanischen Eilwagen, 123,
Reiswasser als Verstopfungsmittel, 30.
Rennthier als Zug- und Reitthier, 219, 220.
Rhabarber als Abführmittel auf der Seereise, 64.
Rhedereigesellschaft, deutsche, 201.
Richmond, 130.
Riesenbäume, californische, 128.
Riesenfarmen in Dakota, 127.
Riesenhöhle in Kentucky, 128.
Riesenobstplantagen in Delaware, 127.
Rogueriverthal in Oregon, 134.
Rothholzwälder, californische, 131.
Rost, ein Schutzmittel gegen denselben 302.
Ruhr und ihre Behandlung, 170, 173.
Rundreisen auf den großen Seen, 116.
Rundreise- und Excursionskarten, nordamerikanische, 137.
Runners der nordamerik. Gasthöfe, 80.
Sacramento City, 131.
Sacramentofluß, 116.
Saigun, 202, 208.
Salmiakgeist als Mittel gegen Schlangenbisse, 290.
Salt Lake City, 131.
Salzsee in Utah, 116.
St. Lorenzostrom, 127.
St. Louis, 129, 130, 131, 135.
St. Paul, 133.
Sandwichinseln, 134.
Sänfte, chinesische, 235.
San Franzisco, 110, 131, 133, 151, 189, 191, 195, 211.
San Joaquinfluß in Californien, 116.
Saratoga, 130.
Sättel für die Wildniß, 257.
Saumthiere, ihre Bepackung, 258.
Sauerkirschensaft als Genußmittel unter den Tropen, 186.
Schadenersatz für Beschädigungen, 139.
Schaffner, nordamerikanische, 101.
Schanghai, 198, 200, 201, 202.
Schiffsagenten in Havre, ihr tadelnswerther Geschäftsgebrauch 29.
Schiffskoffer, wie er beschaffen sein soll, 68.
Schiffszeit, ihre Berechnung, 47.
Schlafwagen der nordamerikanischen Bahnen, 98.
Schlangenbisse, Schutz durch Stiefel, 242.
Schlangenbisse, Vorsichtsmaßregeln, 287.
Schlangenbisse, Behandlung, 290.
Schleier am Hut, dessen Gebrauch unter den Tropen, 159.
Schmeißfliegen, die Tödtung ihrer Maden, 296.

Schwimmgürtel, wann und wie sie anzulegen sind, 53, 121.
Seekrankheit, ihre Ursache und Behandlung, 29.
Seekrebse zu präserviren, 315.
Seeleute der verschiedenen Nationalitäten, 39, 40.
Seen, die großen nordamerik., 116.
Seetang als Nahrungsmittel, 285.
Seeschifffahrt, Fortschritte in derselben, 22.
Seereise; Ausrüstung mit Wäsche für dieselbe, 14.
Sehenswürdigkeiten in Nord-Amerika, 126.
Seidenzeug, geöltes, zum Einwickeln von Cigarren und Glacéhandschuhen, 28.
Seife ist nothwendig für den Zwischendeckspassagier, 43.
Seife, Ersatz für dieselbe, 301.
Senfpflaster als Mittel gegen die Seekrankheit, 65,
Shawlriemen als Ausrüstungsstück für Damen, 70.
Shoshonefälle, 133.
Siam, 191, 208, 217.
Sidney, 212.
Silberdollars, mexikanische, 9, 192.
Silbergeld, seine Nachtheile auf der Reise, 8.
Silvercity, 133.
Simonoseki in Japan, 198.
Singapore, 201, 202, 203, 207, 208.
Siskyouberge, 134.
Sitze am Tische des Dampfers, 116.
Sitze in nordamerik. Bahnwagen zu belegen, 100.
Skorpionenstiche, ihre Behandlung, 293.
Sodawasser als Getränk während der Seekrankheit, 61.
Sola topee, vorzügliche Kopfbedeckung unter den Tropen, 195.
Sommer, indianischer, 129.
Sonnenschirm als Ausrüstungsstück für Damen, 74.
Sonnenschirm, dessen Gebrauch in Tropenländern, 155.
Sonnenstich, seine Behandlung, 294.
Southampton, 201, 202.
Sovereigns, englische, ihre Verwendbarkeit auf der Reise, 9.
Speisesaal des nordamerik. Gasthofs, 89.
Speisestationen der nordamerikan. Bahnen, 103, 111.
Spielhöllen auf den atlantischen Dampfern, 50.
Spieler von Profession, Warnung vor denselben, 106, 115.
Sprachen des Weltverkehrs, 20.
Springfield, 129, 130.
Stahlfallen zum Fangen wilder Thiere, 309.
Stationsgebäude, nordamerikan., 103.
Stationshäuser der nordamerikan. Eilwagenlinien, 124.
Staubbrille, ihre Nothwendigkeit in Tropenländern, 156.
Steamertrunk, wie er beschaffen sein soll, 68.
Steigbügel für die Wildniß, 257.
Steuerhaus auf dem Dampfer, 49.
Steward, seine Pflichten, 46.
Stiefel für die Wildniß, 242.
Straßenbahnen, nordamerikanische, 108.
Straßenschuhwichser, nordamerik., 84.

Strohsack für den Zwischendecks-passagier, 31.
Strümpfe, ihre Zahl, Beschaffenheit und Reinigung, 13, 23, 157, 243, 305.
Süd-Californien, 131.
Suez, 201, 202.
Syrien, 2.

Tabak für die Seereise, 28.
Tabak, Ersatz für denselben, 286.
Tabaksfarmen in Connecticut, 127.
Tabaksud als Mittel gegen Insectenstiche, 293.
Tag, der nautische, 47.
Tamarindenfrüchte als Genußmittel unter den Tropen, 184.
Tarantaß (sibirische Postkutsche), 228.
Taranteln, Mittel gegen ihre Bisse, 293.
Tarif der Droschken in Nord-Amerika, 82.
Tarif der Jinrikischas, 234.
Tarif der Sänften in China, 236.
Tartarei, 213.
Taschendiebe, Warnung vor denselben, 11, 115.
Taschen-Konversationsbuch, seine Nothwendigkeit, 20.
Taschenuhren sollten auf der Reise nicht gerückt werden, 48.
Tausend Inseln, 130.
Taxe der sibirischen Postkutschen, 231.
Telega (russische Postkutsche), 229.
Temperenzstaaten, nordamerikan., 89.
Teufelsthal, 134.
Thee als Getränk während der Seekrankheit, 61.
Thee, bestes Getränk in der Wildniß, 244.
Tientsin, 199.
Tischordnung während der Seereise, 54.
Tischordnung der nordamerikan. Gasthöfe, 84, 88.
Tokio, 198.
Tomatos als Genußmittel unter den Tropen, 162, 169, 185.
Toronto, 130.
Traktiren am Schenktisch in Nord-Amerika, 118.
Transfer-Companies, nordamerikanische, 108.
Transfertickets, 109.
Triest, 211.
Trinken als Angewohnheit, 186.
Trinkgelder auf der Seereise, 54.
Trinkgeldertabelle kann nicht angegeben werden, 18.
Trinkgelderunwesen im Allgemeinen besprochen, 17.
Tung-Chow, 200.
Tuticorin, 209.
Typhun, wie ihm ausgewichen werden kann, 191.

Ueberanstrengungen sind in fremdem Clima zu vermeiden, 21.
Ueberlandsbahn, südliche, 113, 131, 134.
Ueberzieher, seine Nothwendigkeit auf der Seereise, 22.
Unfälle auf der Seereise, 51.
Union-Pacificbahn, 110.
Unterhemden für die Wildniß, 243.
Unterhosen für die Wildniß, 243.
Unterzeug, in welcher Zahl und Beschaffenheit es mit auf die Reise genommen werden sollte, 14, 23, 27.

Vergiftungsfälle, ihre Behandlung, 286.
Vergleich zwischen Rennthieren und Hunden, 226.
Verhalten vor der Einschiffung, 57.
Verkehrsanstalten, nordamerikan., 127.
Verlust von Gepäck, 141.
Verpackung der Reiseausrüstung, 31.
Verspätungen der nordamerikan. Bahnzüge, 145.
Verspätungen der nordamerikan. Dampfboote, 146.
Verstopfung während der Seereise, 30.
Verstopfungsmittel, verschiedene, 30.
Vicksburg, 129, 130.
Victoria Peak bei Hongkong, 236.
Virginia City, 131.
Vogelleim für die Wildniß, 280.
Vorsichtsmaßregeln beim Durchreiten gefährlicher Gegenden, 301.
Vulcane der Sandwichinseln, 134.

Waaren, verzollbare, 80.
Wache auf dem Dampfer, 48.
Wache am Nachtlager in der Wildniß, 250.
Waffen, ihre Aushändigung an den Steward, 117.
Wagen für die Wildniß, 248.
Wagenkarawane in der Wildniß, 246.
Waldbock, seine Vertreibung, 294.
Wald, versteinerter, in Californien, 131.
Wallace, sein Zeugniß über das Tropenklima, 177.
Wäscherlöhne, nordamerikan., 14.
Waschlappen ist dem Zwischendeckspassagier nothwendig, 43.
Waschraum der nordamerikan. Gasthöfe, 84.
Waschungen, tägliche, in den Tropenländern, 170.
Washington City, 129, 130, 135.
Washington Mount, 130.
Wasser, alkalisches, seine Verwendung, 262.
Wasser, seine Auffindung in der Wildniß, 260.
Wasser, seine Reinigung in der Wildniß, 262.
Wasserdichtmachen der Kleider, 302.
Wasserdichtmachen der Stiefel, 303.
Wasserschlauch für die Reise mit Kameelen, 215.
Wasservorrath für die Reise in die Wildniß, 263.
Wechsel zur Mitnahme auf die Reise, 7, 192.
Wechselfieber und seine Behandlung, 160, 174.
Weidenrinde als Ersatz für Tabak, 286.
Wells, Fargo u. Co., die nordamerikanische Expreß-Compagnie, 125.
Weltmünzen, welche auf der Reise verwendbar sind, 9.
Wettfahrten auf dem Mississippi, 120.
Whisky als Mittel gegen Schlangenbisse, 291.
White Sulphur Springs, 130, 135.
Wichszeug, wann es nothwendig wird, 84.
Wildpret, seine Zubereitung in der Wildniß, 116, 134.
Willamettefluß in Oregon, 116, 134.

Yang-tse-kiang, Strom in China, 198.

Yellowstonepark in Nord-Amerika, 128, 133.
Yokohama, 196, 198, 202, 207.
Yosemitethal in Californien, 128, 131.

Zapote als Genußmittel unter den Tropen, 183.
Zelt der amerikanischen Goldsucher, 241.
Zinnober als Mittel gegen Mosquitobisse, 294.
Zollgesetze, nordamerikanische, 79.
Zollhausbeamten aller Länder, 16.
Zollhausbeamten, nordamerik., 79.
Zugverspätungen in Nord-Amerika, 104.
Zwieback als Speise während der Seekrankheit, 61.
Zwiebeln, als Stärkungsmittel auf der Reise in der Wildniß, 245.
Zwischendeckspassagiere, 22, 31, 33, 80.

Druckfehler.

Seite	Zeile	von oben				
28	11	lies	Glacéhandschuhe	statt	Glaceehandschuhe.
67	3	„	Beiſpiel	„	Beipſiel.
91	14	„	jemand	„	jemandem.
105	18	„	diningcar	„	dinigcar.
106	22 u. 25	„	weſtlich u. öſtlich vom	„	von Miſſouri.
110	16	„	Reiſenden	„	Reiſender.
112	28	„	Ogden	„	Oyden.
116	20	„	weſtlich vom	„	von Miſſouri.
123	22	„	räumen Sie	„	räumen ſie.
129	26	„	Atlanta	„	Atlante.
131	6	„	Ogden	„	Oyden.
133	27	„	Wallawalla	„	Wallavalla.
144	6	„	niemand	„	niemandem.
161	2	„	Redeſchwulſt	„	Redegeſchwulſt.
177	21	„	Verſiechen	„	Verſiegen.
218	5	„	Ballen	„	Balken.
265	28	„	Mesquitſtrauch	„	Mosquitoſtrauch.
270	19	„	erlegt	„	zerlegt.

Druck der Hinstorff'schen Raths-Buchdruckerei (L. Eberhardt) in Wismar.

„Uebers Meer", Taschenbibliothek für deutsche Auswanderer, herausgegeben von Richard Lesser und Richard Oberländer, Bd. IX.

Durch alle Buchhandlungen, sowie vom Weltpost-Verlag in Leipzig ist zu beziehen:

Oregon

Nach eigenen Beobachtungen
von **Heinrich Semler.**
In Leinen gebunden Preis 1 Mark.

= Die unparteiliche vortreffliche Darstellung dieses zukunftsreichen Pacific-Staates der nordamerikanischen Union aus der Feder Semler's hat hüben und drüben hohe Anerkennung gefunden.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Semler, Heinrich

Das Reisen nach und in Nord-Amerika den Tropenländern und der Wildniss sowie die Tour um die Welt Ein praktisches Handbuch mit einem Anhang: Wo bleiben die Vermissten?

Wismar 1884

Bamberg, Staatsbibliothek -- MvO.It.o.4
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11842816-0